HE
A001
.A7

Generated on 2019-07-31 13:14 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Digitized by
UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from
UNIVERSITY OF MICHIGAN

Generated on 2019-07-31 13:12 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Digitized by
UNIVERSITY OF MICHIGAN

Original from
UNIVERSITY OF MICHIGAN

ARCHIV

FÜR

EISENBAHNWESEN.

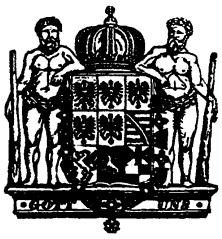
HERAUSGEGEBEN

IM

KÖNIGLICH PREUSZISCHEN MINISTERIUM DER ÖFFENTLICHEN ARBEITEN.

FÜNFUNDDREISZIGSTER JAHRGANG

1912.



BERLIN.

VERLAG VON JULIUS SPRINGER.

1912.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN

Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Generated on 2019-07-31 13:12 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Druck von H. S. Hermann in Berlin.

Generated on 2019-07-31 13:14 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

INHALTSVERZEICHNIS.

A. Abhandlungen.

Seite

Abschluß der Verstaatlichung der Hauptbahnen und zehn Jahre Staatsbetrieb in der Schweiz. Von Placid Weißenbach 815 1127

Afrika. Neue Eisenbahnbauten in Deutsch-Ostafrika. Mit einer Übersichtskarte 361

— Die Eisenbahnen in den Deutschen Schutzgebieten im Rechnungsjahre 1910. Von Baltzer 374

Amerika. Der neueste Stand der Bundesgesetzgebung über das Eisenbahnwesen der Vereinigten Staaten von Amerika. Von Dr. Alfr. v. d. Leyen 1

— Expreßgesellschaften in den Vereinigten Staaten von Amerika im Jahre 1908/1909. Von Auerswald. 141

— Die Canadische Überlandbahn und ihre wirtschaftliche Bedeutung. Von Dr. A. Eversmann. Mit einer Karte und zwei Kartenskizzen 325 570 874 1202

A. Gründung und Anlage der Bahn (323). — B. Vervollständigung der Bahn (340). — C. Ausdehnung auf den Schiffahrtsverkehr (352). — D. Konkurrenzlinien (570). — E. Die Bedeutung der Canadischen Überlandbahn für Besiedlung usw. (874). — F. Eisenbahngesetzgebung und Tarifwesen (891). — G. Betrieb und Transportleistungen (1202). — H. Kapitalisation und Geschäftsergebnisse (1217). — Quellen und Literatur (1234).

— Die Beilegung von Arbeitsstreitigkeiten zwischen den Frachtführern und ihren Bediensteten in Nordamerika nach dem Bundesgesetz vom 1. Juni 1898 (Erdman Act) 1450

— Vereinigte Staaten. Die Eisenbahnen in den Jahren 1908/1909 und 1909/1910. 1566

— Brasilien. Der weitere Ausbau der Bahnen Brasiliens. Von Jänecke 1592

Arbeitsstreitigkeiten. Beilegung von Arbeitsstreitigkeiten zwischen den Frachtführern und ihren Bediensteten in Nordamerika nach dem Bundesgesetz vom 1. Juni 1898 (Erdman Act). Von Röhling. 1450

263130

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN

Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Generated on 2019-07-31 13:14 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Seite

Australien. Die Eisenbahnen in Australien 1909/1910 1047

Baden. Die Eisenbahnen im Großherzogtum Baden im Jahre 1910 . 218

Bayern. Die bayerischen Staatseisenbahnen und Schiffahrtsbetriebe im Jahre 1910 442

— Wohlfahrtseinrichtungen der königlich bayerischen Staatseisenbahnen im Jahre 1910 1032

Belgien. Die belgischen Eisenbahnen in den Jahren 1909 und 1910 . 1265

Britisch-Ostindien. Die Eisenbahnen Britisch-Ostindiens im Kalenderjahre 1910 469

Bundesgesetzgebung. Der neueste Stand der Bundesgesetzgebung über das Eisenbahnwesen der Vereinigten Staaten von Amerika. Von Dr. Alfr. v. d. Leyen 1

Dänemark. Die Eisenbahnen in Dänemark im Betriebsjahr 1910/1911 1326

Deutschland. Die Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen und den deutschen Wasserstraßen im Jahre 1910 im Vergleich zu der in den Jahren 1907, 1908 und 1909 147

— Deutschlands Getreideernte im Jahre 1909 und die Eisenbahnen . . 665

— Die Eisenbahnen Deutschlands, Englands und Frankreichs in den Jahren 1906—1908 1498

Eisenbahnen der Erde. 1830—1910. Mit einer bildlichen Darstellung 545

Eisenbahnpolitik, neuere, in Holland. Von Dr. Overmann 40

Elsaß-Lothringen. Die Reichseisenbahnen und die Wilhelm-Luxemburgbahnen im Rechnungsjahre 1910 691

England. Eine Krisis in dem gewerblichen Einigungs- und Schiedsgerichtsverfahren der englischen Eisenbahnen. Von K. Röhling 644 897

— Die Aussichten eines Staatsbahnsystems in England. Von Gustav Cohn 1417

— Die Eisenbahnen Deutschlands, Englands und Frankreichs in den Jahren 1906—1908 1498

Erweiterung und Vervollständigung des preußischen Staatseisenbahnnetzes im Jahre 1912 978

Etat. Reste, eine Frage aus dem Etatsrecht. Von Offenberg . 317

— Die wirtschaftliche Lage Rußlands an der Hand des Entwurfes zum Reichsbudget 1912. Von Dr. Mertens 959

Expreßgesellschaften in den Vereinigten Staaten von Amerika im Jahre 1908/1909. Von Auerswald 141

Frankreich. Die Hauptbahnen in Frankreich im Jahre 1909 . . 1042

— Die Betriebsergebnisse der Staatsbahnen und der 5 großen Eisenbahngesellschaften in Frankreich im Jahre 1910 1293

— Die Eisenbahnen Deutschlands, Englands und Frankreichs in den Jahren 1906—1908 1498

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:14 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Seite

Getreideernte Deutschlands im Jahre 1909 und die Eisenbahnen 665

Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen und den deutschen Wasserstraßen im Jahre 1910 im Vergleich zu der in den Jahren 1907, 1908, 1909 147

Haftpflicht. Reichsunfallfürsorgegesetz und Reichshaftpflichtgesetz. Von Nehse 132

Italien. Die Betriebsergebnisse der italienischen Staatsbahnen im Jahre 1910/1911 1541

Krankenkasse, siehe Wohlfahrtseinrichtungen.

Krisis. Eine Krisis in dem gewerblichen Einigungs- und Schiedsgerichtsverfahren der englischen Eisenbahnen. Von K. Röhling 644 897

I. Das Abkommen von 1907 und die Gewerkschaften (644). — II. Die Ausstände im August und September 1911. a) Der Generalausstand (648). — b) Der irische Ausstand (654). — III. Die Königliche Kommission (655). — IV. Die Quertreibereien der Gewerkschaften (897). — V. Die Einigung der Parteien (902). — Schlußbetrachtung (906). — Anlagen (908).

Landesverteidigung. Die Mitwirkung der Eisenbahnen an den Kriegen. Von Wernekke 930

Mitwirkung der Eisenbahnen an den Kriegen. Von Wernekke 930

Niederlande. Neuere Eisenbahnpolitik in Holland. Von Dr. Overmann 40

Einleitung (40). — I. Die parlamentarischen Verhandlungen von 1908 (41). — II. Der Kommissionsbericht von 1911. 1. Das System der Betriebsverträge und ihre wirtschaftlichen Wirkungen (44). — 2. Der Eisenbahnbetrieb durch die Gesellschaften, abgesehen von den finanziellen Ergebnissen (47). — 3. Die finanzielle Seite des holländischen Eisenbahnwesens (49). — 4. Das Ergebnis (54).

— Die Holländische Eisenbahngesellschaft. Von Dr. Overmann . 1237

— Die Eisenbahnen im Königreich der Niederlande im Jahre 1910 . 1313

Norwegen. Die Eisenbahnen in Norwegen im Jahre 1910/1911 . 1319

Österreich. Hauptergebnisse der österreichischen Eisenbahnstatistik für das Jahr 1909 226

— Die k. k. österreichischen Staatsbahnen im Jahre 1910 455

— Die österreichischen Staatsbahnen in den Jahren 1901—1910. Von Dr. von Wittek 1433

Pensionskasse, siehe Wohlfahrtseinrichtungen.

Preußen. Die vereinigten preußischen und hessischen Staatseisenbahnen im Rechnungsjahr 1910. Nach dem amtlichen Betriebsbericht 404

— Erweiterung und Vervollständigung des preußischen Staatseisenbahnnetzes im Jahre 1912 978

Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen und die Wilhelm-Luxemburgbahnen im Rechnungsjahre 1910 691

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:12 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Seite

Reichsunfallfürsorgegesetz und Reichshaftpflichtgesetz. Von Nehse 132

Reste, eine Frage aus dem Etatsrecht. Von Offenberg . . . 317

Rußland. Die wirtschaftliche Lage Rußlands an der Hand des Entwurfes zum Reichsbudget 1912. Von Dr. Mertens 959

Sachsen. Die Königlich sächsischen Staatseisenbahnen in den Jahren 1909 und 1910 202

Schiedsgerichtsverfahren. Eine Krisis in dem gewerblichen Einigungs- und Schiedsgerichtsverfahren. Von K. Röhling 644 897

— Die Beilegung von Arbeitsstreitigkeiten in Nordamerika nach dem Bundesgesetz vom 1. Juni 1898 (Erdman Act) von Röhling . . 1450

Schutzgebietsbahnen. Neue Eisenbahnbauten in Deutsch-Ostafrika. Mit einer Übersichtskarte 361

A. Die Usambarabahn (361). — B. Fortführung der Ostafrikanischen Mittellandbahn zum Tanganjikasee. 1. Bahnbau Tabora—Kigoma (363). — 2. Umbau der Stammstrecke Daressalam—Morogoro (371). — 3. Finanzierung (372).

— Die Eisenbahnen in den deutschen Schutzgebieten im Rechnungsjahre 1910. Von Baltzer 374

I. Stand der Eisenbahnbauten gegen Ende des Kalenderjahres 1911 (374). — II. Die Betriebsergebnisse der einzelnen Bahnen. A. Ostafrika (378). — B. Togo (385). — C. Deutsch-Südwestafrika (390). — III. Wirtschaftlicher Vergleich der einzelnen Bahnen (399).

— Die Tarife der deutschen Schutzgebietsbahnen. Von Baltzer . 1247

Einleitung (1247). — Togo und Ostafrika (1250).

Schweden. Die Eisenbahnen in Schweden im Jahre 1908 721

— Die schwedischen Staatsbahnen in den Jahren 1909 und 1910 . . 730

Schweiz. Der Abschluß der Verstaatlichung der Hauptbahnen und zehn Jahre Staatsbetrieb in der Schweiz. Von Placid Weißenbach 815 1127

I. Der Rückkauf der Gotthardbahn (815). — II. Zehn Jahre Staatsbetrieb (828).

— Die Eisenbahnen der Schweiz im Jahre 1910 1529

Stadt- und Vorortbahnen. Wirtschaftliche Betrachtungen. Von Gustav Schimpff. Mit drei Tafeln . .597 849 1167 1457

Tarife der deutschen Schutzgebietsbahnen. Von Baltzer . . . 1247

Unfallfürsorge. Reichsunfallfürsorgegesetz und Reichshaftpflichtgesetz. Von Nehse 132

Unfallversicherung, siehe Wohlfahrtseinrichtungen.

Ungarn. Die Königlich ungarischen Staatsbahnen im Jahre 1910. Von Nagel 1280

— Die Eisenbahnen Ungarns im Jahre 1910. Von Nagel 1483

Vereinigte Staaten von Amerika. Der neueste Stand der Bundesgesetzgebung über das Eisenbahnwesen. Von Dr. Alfr. v. d. Leyen 1

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:12 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Seite

Verstaatlichung. Der Abschluß der Verstaatlichung der Hauptbahnen und zehn Jahre Staatsbetrieb in der Schweiz. Von Placid Weißenbach 815 1127

— Die Aussichten eines Staatsbahnsystems in England. Von Gustav Cohn 1417

— Die österreichischen Staatsbahnen in den Jahren 1901—1910. Von Dr. von Wittek 1433

Wohlfahrtseinrichtungen der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft im Jahre 1910. Von Dr. Leese 57

— der königlich württembergischen Verkehrsanstalten im Jahre 1910 1024

— der königlich bayerischen Staatseisenbahnen im Jahre 1910 . . . 1032

Wirtschaftliche Betrachtungen über Stadt- und Vorortbahnen. Von Gustav Schimpff. Mit drei Tafeln 597 849 1167 1457

Erster Teil: Stadt und Stadtverkehr (597). — Zweiter Teil: Linienführung (849). — Dritter Teil: Bauweise und Baukosten (1167). — Anlagen (1195). — Vierter Teil: Betriebsweise und Betriebskosten (1457).

Württemberg. Die Königlich württembergischen Staatseisenbahnen und die Bodenseedampfschiffahrt im Etatsjahr 1910 1015

— Wohlfahrtseinrichtungen der Königlich württembergischen Verkehrsanstalten im Jahre 1910 1024

B. Kleine Mitteilungen.

Abrechnungsstelle des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, Tätigkeit in der Zeit vom 1. April 1911 bis 31. März 1912 1070

Afrika. Die Lagos-Eisenbahn 738

— Neue Eisenbahnbauten in der Kolonie Mozambique 1343

— Die Eisenbahnen in Algier und Tunis am 31. Dezember 1908 . . . 1612

Amerika. Die Eisenbahnen in Uruguay 260

— Freifahrtordnung der Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten von Amerika 477

— Konkurse und Zwangsverkäufe amerikanischer Bahnen im Jahre 1911 480

— Fortschritte des Bahnbaues in Bolivien 485

— Privatbahnen in der Republik Domingo auf Haiti 487

— Die Eisenbahnen in der Republik Haiti 737

— Konkurse und Zwangsverkäufe amerikanischer Bahnen in drei Jahrzehnten 1069

— Verkehrswesen in Alaska 1606

Asien. Die Eisenbahnen in den Vereinigten Malayen-Staaten 261

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:12 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Seite

Asien. Die militärische Verwendung der Eisenbahnen in der französischen Kolonie Indo-China 481
— Die Eisenbahnen in Siam im Jahre 1910/1911 487
— Die Staatseisenbahnen in Niederländisch-Indien im Jahre 1910 . . 749
— Die Vollendung der Hedschasbahn 1342
— Bahnbau auf Sumatra 1342
— Schantung-Eisenbahn 1911 1361

Australien. Eine gleiche Spur für die australischen Eisenbahnen 1067

Ausstellung. Die Internationale Baufach-Ausstellung, Leipzig 1913 737

Baufach-Ausstellung, Internationale, Leipzig 1913 737

Bulgarien. Die bulgarischen Staatsbahnen im Jahre 1909 . . . 1346

Frankreich. Unfälle auf den französischen Eisenbahnen in den Jahren 1908 und 1909 1072

Freifahrtordnung der Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten von Amerika 477

Internationale Baufachausstellung, Leipzig 1913 . 737

Konkurse und Zwangsverkäufe amerikanischer Bahnen im Jahre 1911 480
— amerikanischer Bahnen in drei Jahrzehnten 1069

Materialprüfungsamt. Die Tätigkeit des Königlichen Materialprüfungsamtes der Technischen Hochschule zu Berlin im Betriebsjahre 1910 480

Mecklenburg. Die Großherzoglich mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn im Jahre 1910/1911 742

Militärische Verwendung der Eisenbahnen in der französischen Kolonie Indo-China 481

Oldenburg. Die oldenburgischen Eisenbahnen im Jahre 1910 . . 746

Portugal. Die portugiesischen Eisenbahnen in den Jahren 1905 bis 1908 241

Rumänien. Die rumänischen Eisenbahnen im Jahre 1910/1911 . 1344

Sachsen. Bau neuer Eisenbahnen im Königreich Sachsen . . 484 1066

Serbien. Die serbischen Eisenbahnen im Jahre 1909, 1910 . 254 1353

Türkei. Die Eisenbahnen der Türkei im Jahre 1909, 1910 . . . 246 1074

Unfälle auf den französischen Eisenbahnen in den Jahren 1908 und 1909 1072

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Die Tätigkeit der Abrechnungsstelle in der Zeit vom 1. April 1911 bis 31. März 1912 1070

Generated on 2019-07-31 13:12 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Seite

C. Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Rechtsprechung.

Baupolizei. Beschränkung des Grundeigentums infolge von Fluchtlinienfestsetzung. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 2. Juli 1910 772

— Bauten über die Fluchtlinie hinaus. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 21. Dezember 1910 773

— Einstweilige Vorenthaltung der Bauerlaubnis. Hinterlegung der Anliegerbeiträge als Bedingung. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 17. September 1910 773

— Ansiedlungsgenehmigung. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 4. Mai 1911 773

— Genehmigung einer Ansiedlung und der Errichtung einer Feuerstelle. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 4. Mai 1911 774

— Verunstaltung von Ortschaften. Erkenntnisse des Oberverwaltungsgerichts vom 19. Mai und 27. Juni 1911 774

Beamtenrecht. Dienstunfähigkeit, Versetzung in den Ruhestand. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 5. Juli 1910 281

— Gewährung von Umzugskosten. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 12. April 1911 281

— Beschreitung des Rechtsweges bei Pensionsansprüchen. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 21. Juni 1911 755

— Die Vorschrift des § 163 Anhang zur Allgemeinen Preußischen Gerichtsordnung Teil I Titel 24 § 108, wonach Verpfändungen und Abtretungen von Beamtengehältern usw. ungültig sind, ist noch rechtsgültig. Regreßanspruch gegen den Notar, der dies übersehen hatte. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 30. Juni 1911 1077

Bürgerliches Recht. Die unbeschränkte Verfolgung von Rechten Dritter, die zu einer Lahmlegung oder Beeinträchtigung der Tätigkeit der Reichspostverwaltung führen würde, stellt einen Eingriff Privater in Verhältnisse des öffentlichen Rechts dar, für die der Rechtsweg ausgeschlossen ist. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 16. April 1910 269

— Haftung des Beamten bei Fahrlässigkeit. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 12. Oktober 1910 270

— Haftung des Beamten für amtliche Gelder. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 9. November 1910 270

— Ausgleichsanspruch gemäß § 426 B. G. B. einer wegen Verletzung eines Kindes beim Straßenbahnbetrieb nach dem Reichshaftpflichtgesetz haftbaren Straßenbahngesellschaft gegen den wegen Verletzung der Aufsichtspflicht mithaftenden Vater des Kindes. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 27. November 1911 756

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:12 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Seite

Bürgerliches Recht. Die Vorschrift des § 163 Anhang zur Allgemeinen Preußischen Gerichtsordnung Teil I Titel 24 § 108, wonach Verpfändungen und Abtretungen von Beamtengehältern usw. ungültig sind, ist noch rechtsgültig. Regreßanspruch gegen den Notar, der dies übersehen hatte. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 30. Juni 1911 1077

— Hat der durch eine unerlaubte Handlung Beschädigte für ein Verschulden der von ihm bestellten Hilfspersonen, das bei der Entstehung des Schadens mitgewirkt hat, einzustehen? Erkenntnis des Reichsgerichts vom 6. Juli 1911 1080

— Haftung für Unfälle von Kindern. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 24. November 1910. Urteil des Oberlandesgerichts in Frankfurt a. Main vom 1. Dezember 1911 1364

Disziplinargesetz. Amtsniederlegung und Disziplinarverfahren. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 18. Oktober 1910 . 776

Eisenbahnverkehrsordnung. Der durch Verspätung seines Gepäcks geschädigte Reisende hat die Pflicht, den Schaden gemäß § 254 Abs. 2 B. G. B. soweit als möglich zu mindern. Erkenntnis des Oberlandesgerichts Hamburg vom 19. Juni 1911 1091

— Viehbegleiter sind nicht berechtigt, nachträgliche Verfügungen zu erteilen. (§ 73 der Eisenbahnverkehrsordnung. § 455 H. G. B.) Erkenntnis des Reichsgerichts vom 3. Juni 1912 1623

Enteignung. Erhöhung der Enteignungsentschädigung. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 14. Oktober 1910 274

— Vorkaufsrecht. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 4. Mai 1910 . 275

— Baubeschränkung. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 27. Mai 1910 276

— Bei Herabsetzung der Entschädigungssumme brauchen die Zinsen des Mehrbetrages dem Unternehmer nicht erstattet zu werden. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 1. Juli 1910 276

— Zinspflicht des Unternehmers. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 20. September 1910 276

— Der Pächter eines enteigneten Grundstücks gehört zu den Nebenberechtigten des § 11 des Enteignungsgesetzes. Geltendmachung einer Entschädigungsforderung. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 4. Oktober 1910 277

— Widerrufliche Erlaubnis zur Benutzung eines Privatweges. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 21. Oktober 1910 277

— Dem Pächter oder Mieter eines enteigneten Grundstückes steht eine Entschädigung aus § 11 des Enteignungsgesetzes nicht zu, wenn er zurzeit der Enteignung noch nicht in den Pacht- oder Mietbesitz des Grundstückes gelangt war. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 21. Oktober 1910 277

— Hypothekengläubiger. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 22. November 1910 278

— Fälligkeit der Entschädigung. Beginn der Verzinsungspflicht. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 11. November 1910 279

— Entschädigung bei der Teilenteignung eines Kirchplatzes. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 9. Mai 1911 279

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:12 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Seite

Enteignung. Festsetzung der Entschädigung. Ordentlicher Rechtsweg. Nebenberechtigte. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 4. Oktober 1910 492

— Für die Ermittlung des Wertes eines Grundstücks, das schon vor Erlaß des Entschädigungsfeststellungsbeschlusses infolge Erteilung der Bauerlaubnis in Besitz genommen ist, ist der Zeitpunkt der Inbesitznahme, nicht die Zeit des Entschädigungsfeststellungsbeschlusses maßgebend. Dabei macht es keinen Unterschied, ob zurzeit der Erteilung der Bauerlaubnis und Besitzübergabe bereits ein vorläufig festgestellter Plan vorlag oder nicht. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 2. Mai 1911 751

— Bestehen Entschädigungsansprüche des Eigentümers, der das Grundstück vor Einleitung des endgültigen Planfeststellungsverfahrens in der Zwangsversteigerung erstanden hatte, für Werterhöhung des Grundstücks durch Eisenbahnoberbau, der nach der vorläufigen Planfeststellung auf Grund der vom Vorbesitzer erteilten Bauerlaubnis verlegt ist? — Für die Wertbemessung ist grundsätzlich der Zeitpunkt der Besitzüberlassung, nicht der Zeitpunkt der späteren Zustellung des Entschädigungsfeststellungsbeschlusses maßgebend. Erkenntnis des Oberlandesgerichts Kiel vom 10. Oktober 1911 . . 1089

— Entschädigungsansprüche aus Anlaß des Bahnbaues bei unentgeltlicher Grundstücksabtretung. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 17. April 1912 1369

— Wenn dem Grundstückseigentümer das Recht, Eingriffe auf sein Eigentum abzuwehren, nach dem Enteignungsrecht entzogen ist, so steht ihm als Ausgleich hierfür die Klage auf Schadenersatz auch ohne den Nachweis des Verschuldens zu. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 22. Mai 1912 1372

— Im Falle des § 33 des Enteignungsgesetzes bedarf es der Vorlegung der Hypothekenbriefe nicht. Beschluß des Kammergerichts vom 16. Oktober 1911 1376

— In den Fällen des § 37 des Enteignungsgesetzes hat der Richter nicht auf Zahlung, sondern auf Hinterlegung zu erkennen. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 23. April 1912 1628

— Dem Enteigneten steht ein Entschädigungsanspruch für den Verlust tatsächlicher Vorteile dann nicht zu, wenn der Unternehmer diese dergestalt gewährt hat, daß er sie jederzeit wieder entziehen kann. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 21. Juni 1912 1630

Fahrkartensteuer. Ein Fahrschein ist nach seinem Gesamtbetrage steuerpflichtig, auch wenn ein Teil des Betrages für Nebenleistungen (z. B. Führung, Erklärung von Sehenswürdigkeiten), die nur zusammen mit der Beförderungsleistung bewirkt werden können, erhoben wird. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 28. April 1911 . 263

Frachtrecht. Weigerung des Frachtführers zur Herausgabe des Gutes an den Eigentümer. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 8. November 1910 273

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:12 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Seite

Frachtrecht. Zur Erfüllung der Aushändigungsverpflichtung der Eisenbahn gehört die Gewährung eines sicheren Zuganges zu dem Orte, wo die Auslieferung des Gutes erfolgen soll. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 9. März 1910 274

Gemeindeabgaben. Wird durch den gesetzlich genehmigten Eingemeindungsvertrag für die Einwohner des eingemeindeten Ortes ein Gemeindesteuerprivileg begründet, so bezieht sich die gewährleistete Steuervergütung nur auf physische Personen. Juristische Personen können keinen Wohnsitz, nur einen Sitz ihrer Verwaltung haben und sind keine Einwohner des Ortes. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 27. Juni 1911 760

— Straßenherstellungskosten. Anliegerbeiträge von Bahnhofsgelände. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 7. Juli 1910 768

— Straßenherstellungskosten. Bahnsteighallen als Gebäude. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 14. November 1910 768

— Gebühren für die Genehmigung baulicher Herstellungen. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 7. März 1911 769

— Steuerfreiheit der zum öffentlichen Dienste bestimmten Grundstücke und Gebäude. Erkenntnisse des Oberverwaltungsgerichts vom 14. Februar und 17. März 1911 769

— Straßenherstellungskosten. Beginn der Anlegung einer Straße. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 20. April 1911 770

— Heranziehung der Beamten zur Gemeindeeinkommensteuer. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 19. September 1911 . 770

Gemeindewahl. Wahl von Bahnpolizeibeamten zu Stadtverordneten. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 31. März 1911 777

Gewerbebetrieb von Hausstandsmitgliedern der Beamten. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 23. September 1910 . 776

Gewerbeunfallversicherungsgesetz. Die Witwe eines ins Beamtenverhältnis übernommenen Unfallrentenempfängers, der nach dieser Übernahme an den Unfallfolgen gestorben ist, kann trotz des vom Verletzten ausgesprochenen Verzichts auf Rente für die Dauer der Gehalts- oder der Pensionszahlung Witwen- und Waisenrente schon vom Todestag des Verletzten an neben dem sogenannten Gnadenquartal verlangen. Entscheidung des Reichsversicherungsamts vom 11. April 1911 265

Grundbuchrecht. Im Falle des § 33 des Enteignungsgesetzes bedarf es der Vorlegung der Hypothekenbriefe nicht. Beschluß des Kammergerichts vom 16. Oktober 1911 1376

Haftpflicht. Haftung des Beamten bei Fahrlässigkeit. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 12. Oktober 1910 270

— Haftung des Beamten für amtliche Gelder usw. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 9. November 1910 270

— Kapitalabfindung nach § 843 B. G. B. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 23. Mai 1910 272

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:12 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Seite

Haftpflicht. Rentenermittlung. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 20. Juni 1910 273

— Ob auch krankhafte Zustände, die durch die Aufregungen des Prozesses in dem Verletzten hervorgerufen werden, als vom Schädiger zu vertretende Wirkungen des Unfalls anzusehen sind, ist eine Frage des einzelnen Falles. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 14. November 1910 273

— Bei Bemessung einer Haftpflichtrente ist der Wert der Mitarbeit der Ehefrau im Gewerbe des verletzten Ehemannes von dem Geschäftsverdienste nicht in Abzug zu bringen. Urteil des Reichsgerichts vom 29. Juni 1911 497

— Hat der durch eine unerlaubte Handlung Beschädigte für ein Verschulden der von ihm bestellten Hilfspersonen, das bei der Entstehung des Schadens mitgewirkt hat, einzustehen? Erkenntnis des Reichsgerichts vom 6. Juli 1911 1080

— Begriff des Betriebsunternehmers im Sinne des § 1 des Haftpflichtgesetzes. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 18. September 1911 . . 1083

— Abweisung eines Haftpflichtanspruchs in vollem Umfange wegen eigenen Verschuldens des Getöteten trotz erhöhter Betriebsgefahr. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 7. Dezember 1911 1085

— Haftung des Bauunternehmers für eigenes Verschulden seiner Vertreter aus § 831 des B. G. B. Erkenntnis des Reichsgericht vom 6. Juni 1912 1616

— Zum Begriff des Eisenbahnbetriebes. Haftung des Betriebsunternehmers für Unfälle auf Feldbahnen. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 13. Juni 1912 1618

Öffentliches Recht. Ein Fahrschein ist nach seinem Gesamtbetrage steuerpflichtig, auch wenn ein Teil des Betrages für Nebenleistungen (z. B. Führung, Erklärung von Sehenswürdigkeiten), die nur zusammen mit der Beförderungsleistung bewirkt werden können, erhoben wird. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 28. April 1911 263

Österreichisches bürgerliches Recht. Das Schlafwagenunternehmen ist einem mit einer Bettkarte versehenen Reisenden, der den Zug erst auf einer Zwischenstation besteigt und dann das Bett von einem anderen Reisenden belegt findet, schadensersatzpflichtig, wenn nicht deutlich bestimmt ist, daß der Zug schon von der Anfangsstation der Bettkarte an zu benutzen sei. Erkenntnis des k. k. Obersten Gerichtshofs in Wien vom 1. Februar 1910 505

Polizeirecht. Polizeimäßiger Zustand eines Grundstücks. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 22. September 1910 . . 776

Postrecht. Klage auf Unterlassung der mit einer Rohrpostanlage verbundenen übermäßigen Geräusche. Die unbeschränkte Verfolgung von Rechten Dritter, die zu einer Lahmlegung oder Beeinträchtigung der Tätigkeit der Reichspostverwaltung führen würde, stellt einen Eingriff Privater in Verhältnisse des öffentlichen Rechts dar, für die der Rechtsweg ausgeschlossen ist. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 16. April 1910 269

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:13 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Seite

Presse. Unentgeltliche Verteilung von Aufrufen, Bekanntmachungen usw. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 24. Juni 1910 . 775

Prozeßrecht. Befreiung der Bundesstaaten von Zahlung von Gerichtsgebühren. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 23. Februar 1911 274

— Zulässigkeit der Revision bei nachträglicher Wertänderung des Beschwerdegegenstandes. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 6. Juni 1912 1626

Stempelrecht. Rückzahlung einer zu Unrecht erhobenen Reichsstempelabgabe. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 7. März 1911 275

Strafrecht. Die Benutzung einer höheren Wagenklasse als der des Fahrscheins ist Betrug, wenn der Reisende durch das Betreten der höheren Klasse bei dem diensttuenden Eisenbahnbeamten bewußt den Irrtum erregt, daß er mit einem Fahrschein für diese Klasse versehen sei. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 28. November 1911 502

Straßen- und Wegebau. Unterhaltung der Bürgersteige. Erkenntnisse des Oberverwaltungsgerichts vom 9. und 23. März 1911 771

— Interessentenwege. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 13. März 1911 771

— Zum Begriffe eines öffentlichen Weges. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 27. März 1911 771

— Streitverfahren in Wegebausachen. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 4. Mai 1911 772

— Öffentliche Wege. Schutz ihres Bestandes. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 10. Juli 1911 772

Unfallfürsorge. Der Anspruch auf Pension nach dem Unfallfürsorgegesetz vom 15. März 1886 gilt selbst dann als von Amtswegen festgestellt, im Sinne des § 6, wenn der Anspruch von der vorgesetzten Dienstbehörde abgelehnt wird. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 4. Januar 1911 271

Unfallversicherung. Überträgt die Eisenbahnverwaltung die ihr obliegende Güterverladung einem privaten Betriebe und verunglückt ein von diesem mit der Verladung beschäftigter Arbeiter, so steht die Eisenbahnverwaltung dem Verunglückten als Betriebsunternehmer gegenüber. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 4. Juli 1910 271

Wasserpolizei. Räumung von Gräben und Kanälen. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 4. April 1911 775

— Künstliche Zuleitung von Wasser in einen Graben. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 2. Mai 1911 775

— Verschaffung von Vorflut. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 2. Februar 1912 1375

Wasserrecht. Verschaffung von Vorflut. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 2. Februar 1912 1375

Wegerecht. Straßenreinigungs- und Streupflicht. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 6. April 1911 280

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:14 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Seite

Wegerecht. Widmung eines Weges oder Platzes für den öffentlichen Verkehr. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 9. Mai 1911 280

— Öffentlichkeit eines Weges. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 23. Mai 1911 . . . . . 281 754

— Beleuchtung einer eisenbahnfiskalischen Privatstraße. Die Polizei ist berechtigt, die Beleuchtung einer Privatstraße vom Eigentümer des Wegegrundstücks bei sonst eintretender Gefährdung des auf der Privatstraße verkehrenden Publikums zu verlangen. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 30. November 1911 763

— Unterhaltung des Bürgersteiges durch den Anlieger. Anlieger ist der Eigentümer des an den Bürgersteig grenzenden Landes. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 14. Dezember 1911 . 765

— Zulässigkeit des Verwaltungsstreitverfahrens für die Geltendmachung des Anspruchs auf Übernahme eines öffentlichen Weges in Eigentum und Unterhaltung (§ 56,5 des Zuständigkeitsgesetzes vom 1. August 1883, § 63 des Landesverwaltungsgesetzes vom 30. Juli 1883). Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 1. April 1912 1636

Gesetzgebung.

Amerika. Vereinigte Staaten. Gesetz vom 18. Juni 1910, betr. Errichtung eines Bundesverkehrsgerichts und Abänderung des Bundesverkehrsgesetzes vom 4. Februar 1887 285

— Peru. Eisenbahnbaugesetz vom 30. März 1904 511

— — Gesetz vom 17. November 1911, betr. den Bau einer Eisenbahn nach Quiruvilca 513

Asien. Japan. Gesetz vom 29. März 1911, betr. Elektrizitätsunternehmungen 285

— — Gesetz Nr. 13 vom 2. April 1912, betr. den Übergang von Gütern zwischen japanischen und russischen Eisenbahnen und Schiffen . . 1390

Baden. Landesherrliche Verordnung vom 6. Januar 1912, betr. den Eisenbahnrat. 779

— Grundsätze für die Tilgung der Eisenbahnschuld und für die Bildung eines rechnerischen Ausgleichsfonds 1382

Belgien. Gesetz vom 20. Mai 1912, betr. den Rückkauf der Eisenbahn von Hasselt nach Maeseyck 1385

rankreich. Gesetz vom 1. Dezember 1911, betr. Genehmigung der Übertragung der der Médoc-Eisenbahngesellschaft konzessionierten Linien auf die Midi-Eisenbahngesellschaft, ferner betr. die Einreihung der Lokalbahnlinie von Pauillac nach Port-des-Pilotes unter die Vollbahnen und betr. die Weiterübertragung der Lokalbahnlinien von Margaux nach Castelnau und von Castelnau nach Sainte-Hélène durch die Midi-Eisenbahngesellschaft an die Born- und Marasstein-Eisenbahngesellschaft 283

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:13 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Seite

Frankreich. Gesetz vom 1. Dezember 1911, betr. Gemeinnützigkeitserklärung einer Eisenbahn von Ghisonaccia nach Bonifacio (auf Corsika) und betr. Genehmigung einer Übereinkunft des Ministers der öffentlichen Arbeiten, Posten und Telegraphen mit der Gesellschaft der Departementseisenbahnen über den Betrieb des Eisenbahnnetzes von Corsika und die endgültige Konzession der Linie von Ghisonaccia nach Bonifacio 284

— Gesetz vom 19. Dezember 1911, betr. Ermächtigung der Paris-Lyon-Mittelmeer-Eisenbahngesellschaft, über den Bau oder über den Betrieb der durch Gesetz vom 26. Juni 1907 für gemeinnützig erklärten Linie von Vichy nach Cusset Verträge abzuschließen 284

— Gesetz vom 28. Dezember 1911, betr. Ergänzung des Gesetzes vom 21. Juli 1909 über die Bedingungen für die Pensionierung des Personals der großen Hauptbahnnetze 508

— Gesetz vom 6. Januar 1912, betr. Gemeinnützigkeitserklärung eines Lokalbahnnetzes mit 1-Meterspur in den Departements l'Aube und l' Yonne 510

— Gesetz vom 24. Januar 1912, betr. Genehmigung eines am 6. September 1911 mit der Ostbahn abgeschlossenen Vertrages 510

— Gesetz vom 24. Januar 1912, betr. Gemeinnützigkeitserklärung einer Lokalbahnlinie von der Place Jules-Joffrin bis zur Porte de la Chapelle in Paris 511

— Gesetz vom 19. Februar 1912, betr. Gemeinnützigkeitserklärung von Eisenbahnen mit 1-Meterspur von Saint Léonard nach Auzances und von Bonnat nach Evaux oder einem Punkte nahe Evaux auf der Linie Montluçon-Eygurande 781

— Gesetz vom 11. März 1912, betr. Gemeinnützigkeitserklärung einer Schmalspurbahn von Treignac nach Bugeat 781

— Gesetz vom 18. März 1912, betr. die Gemeinnützigkeitserklärung in Algier: 1. einer 1-Meterspurbahn von Bizot nach Djidjelli, mit Abzweigung nach Mila, 2. einer Vollspurbahn von Constantine nach Oued-Athmónia 782

— Gesetz vom 5. April 1912, betr. Gemeinnützigkeitserklärung einer Lokalbahn mit 1-Meterspur zur Verbindung der Lokalbahn Roanne-Boën mit dem öffentlichen Hafen des Kanals von Roanne nach Digoin 782

— Gesetzentwurf, betr. die Ernennung der höheren Beamten der Eisenbahngesellschaften und die staatliche Genehmigung der Verordnungen über die Personalverhältnisse 1094

— Gesetz vom 29. Juni 1912, betr. Gemeinnützigkeitserklärung einer Lokalbahn zwischen Paris (porte Maillot) und Nanterre (Departementsgrenze) 1387

— Gesetz vom 8. Juli 1912, betr. Gemeinnützigkeitserklärung von Lokalbahnen mit 1-Meterspur in den Departements Jura und Doubs von Champagnole nach Foncine-le-Bas und von Sirod nach dem Bahnhof von Boujailles (Paris-Lyon-Mittelmeerbahn) 1387

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:13 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Seite

Frankreich. Gesetz vom 13. Juli 1912, betr. Gemeinnützigkeitserklärung eines schmalspurigen Lokalbahnnetzes in den Loire- und Rhone-Departements 1387

— Gesetz vom 13. Juli 1912, betr. Gemeinnützigkeitserklärung von Lokalbahnen in den Departements Basses-Pyrénées und les Landes 1387.

— Gesetz vom 19. Juli 1912, betr. Gemeinnützigkeitserklärung einer Zweiglinie des Pariser Nord-Südnetzes zwischen dem Montparnasse-Bahnhof und der Porte de Vanves. 1388

— Gesetz vom 19. Juli 1912, betr. Gemeinnützigkeitserklärung einer schmalspurigen Lokalbahn von Tiaret nach Trumelet im Departement Oran 1388

Groß-Britannien. Gesetzentwurf, betr. die Verstaatlichung von Eisenbahnen und Kanälen 1388

Preußen und Deutsches Reich. Gesetze, Verordnungen und Erlasse nach dem Eisenbahnverordnungsblatt 282 507 777 1093 1381 1638

Rußland. Allerhöchst bestätigter Beschluß des Ministerrats vom 4. Juni 1911, betr. die Durchführung der Abrechnung mit der Chinesischen Ostbahn wegen des an Japan gefallenen Teils der Eisenbahn, der Dampfschiffe dieser Gesellschaft und des Baues der Stadt Dalní sowie des Hafens dieser Stadt 284

— Allerhöchst bestätigte Verordnung des zweiten Departements des Reichsrats, betr. die Bestätigung der Satzungen einer Gesellschaft zum Bau einer Eisenbahn von Berdjäusch bis Lyswensk. vom 20. Juni 1911 285

— Allerhöchst bestätigtes, vom Reichsrat und von der Reichsduma genehmigtes Gesetz vom 19. Dezember 1911, betr. den Erwerb der Warschau-Wiener Eisenbahngesellschaft für den Staat 782

— Allerhöchst bestätigter Beschluß des Ministerrates vom 20./2. Februar 1912, betr. die Teilnahme finnländischer Vertreter an internationalen Eisenbahnkonferenzen und ebenso an internationalen Ausstellungen 1388

— Erlaß des Ministeriums der Finanzen vom 26. Februar 1912, betr. die Festsetzung einer Gebühr für die Benutzung der Eisenbahnwagen mit Eispackung zur Beförderung von Fleisch auf der Sibirischen Eisenbahn 1388

— Allerhöchst am 4. März 1912 genehmigter Vorschlag des Ministers der Verkehrsanstalten, betr. die Umbenennung der Moskau-Brester Eisenbahn in Alexander-Bahn 1389

— Allerhöchst am 20. März 1912 bestätigter Befehl des Kriegsministeriums, betr. die Verordnung über die Kommandanten der Eisenbahn- und Wasserwege zu Friedenszeiten 1389

— Allerhöchst bestätigtes, vom Reichsrat und der Reichsduma genehmigtes Gesetz vom 28. Juni 1912, betr. die Entschädigung unfallverletzter Bediensteten, Werkstattsarbeiter und Arbeiter an den Eisenbahnen, die für die allgemeine Benutzung eröffnet sind, sowie der Familienmitglieder dieser Personen 1640

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:13 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Seite

Rußland. Allerhöchst bestätigtes, vom Reichsrat und der Reichsduma genehmigtes Gesetz vom 5. Juli 1912, betr. Eisenbahnschulen des Betriebsdienstes 1641

— Allerhöchste Verordnung der zweiten Abteilung des Reichsrates vom 28. Mai 1912, betr. die Bildung einer Altai-Eisenbahngesellschaft und die Bestätigung von deren Satzungen 1641

— Erlaß des Ministers der Verkehrsanstalten vom 2./8. Juni 1912, betr. Ergänzung des § 1 der Regeln über die Beförderung noch nicht bearbeiteter Felle und Häute in ganzen Wagenladungen 1641

— Erlaß des Ministers der Verkehrsanstalten vom 13./17. Juli 1912, betr. Einführung neuer Regeln über die Beförderung von Vieh und tierischen Erzeugnissen auf den Eisenbahnen 1642

Schutzgebiete. Kolonialeisenbahn-Bau- und Betriebsordnung . . 1639

Schweiz. Bundesgesetz vom 23. Juni 1910, betr. die Besoldungen der Beamten und Angestellten der schweizerischen Bundesbahnen. Berichtigung vom 11. Dezember 1911 283

— Ausführungs- und Zusatzbestimmungen zu den Vorschriften über Militärtransporte. Gültig vom 1. Januar 1912 an 283

— Anhang II zum Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen vom 1. Januar 1894 (Straßenbahnen). (Vom Bundesrat genehmigt am 23. Dezember 1911.) Gültig vom 1. Februar 1912 an 508

— Verordnung vom 17. Juli 1912, betr. Festsetzung der Maximalgeschwindigkeit der Bahnzüge der schweizerischen Hauptbahnen . 1385

— Bundesgesetz vom 10. Juli 1912, betr. die Ausdehnung des Netzes der Bundesbahnen auf Genfer Gebiet 1385

— Bundesratsbeschluß vom 13. August 1912, betr. Änderung und Ergänzung der Artikel 31 und 54 der Vollziehungsverordnung zum Bundesgesetz, betr. die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen 1386

— Bundesbeschluß vom 9. Juli 1912, betr. Ermächtigung von Beamten, Angestellten und Arbeitern der schweizerischen Bundesbahnen zur Annahme eines öffentlichen Amtes 1386

D. Bücherschau.

Besprechungen.

Alberty, M. Dr. Der Übergang zum Staatsbahnsystem in Preußen, seine Begründung, seine Durchführung und seine Folgen 290

Bader, Dr. Vortrieb und Ausbolzung von Gebirgstunneln 1108

Beton-Kalender 1912 796

Birk, Alfred, Die Entwicklung des modernen Eisenbahnbaues 1649

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:13 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Seite

v. Bitter, Dr. Handwörterbuch der preußischen Verwaltung 299

Bohr, Hans. Leitfaden des österreichisch-ungarischen und internationalen Eisenbahntarifwesens 525

Böhm, Hans. Die Eisenbahngütertarife 1103

Browne and Theobalds Law of Railway Companies 1098

de Burlot, C. Die belgischen Vizinalbahnen 790

v. Buschman, Dr. Alfred, Freiherr. Die Dienstorganisation der österreichischen Staatsbahnen und ihre Reform 1643

Clark, John Maurice. Standards of reasonableness in local freight discriminations. Hammond, M. B. Railway rate theories of the Interstate Commerce Commission 783

Eger, Dr. Georg. Das Reichshaftpflichtgesetz 791

— Dr. Georg. Das Gesetz über die Enteignung von Grundeigentum vom 11. Juni 1874 520

Elsas, Fritz Dr. Die Ausnahmetarife im Güterverkehr der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft 1645

v. Emperger, F. Dr. Eine neue Verwendung des Gußeisens bei Säulen und Bogenbrücken. 1110

— Handbuch für Eisenbetonbau. Sechster Band: Brückenbau. Siebenter Band: Eisenbahnbau, Tunnelbau, Stadt- und Untergrundbahnen, Bergbau 794

Encyklopädie des Eisenbahnwesens 514 1394

Erläuterungen und Entscheidungen zum Deutschen Eisenbahngütertarif. Teil I Abt. B 788

Ferroni, Dr. Un organismo ferroviario moderno. Le ferrovie di Stato svizzere 293

Fitzinger, A. und R. Hoffmann. Zeitschriftenschau der gesamten Eisenbetonliteratur 796

Fritsch, K. Handbuch der Eisenbahngesetzgebung in Preußen und dem Deutschen Reiche 1393

Gesteschi, Th. Die Brücke der Wiedergeburt über den Tiber in Rom 1110

Hammond, M. B. Railway rate theories of the Interstate Commerce Commission. Clark, John Maurice. Standards of reasonableness in local freight discriminations 783

Heber, Georg. Elekto-Auskunftei 1650

Hennig, Dr. Richard. Deutschlands Anteil am Weltverkehr 527

Hoffmann, R. und A. Fitzinger. Zeitschriftenschau der gesamten Eisenbetonliteratur 796

Hruschka, Artur Dr. Grundlagen der Zugförderung beim elektrischen Betrieb der k. k. österreichischen Staatsbahnen 1649

Jahrbuch der Deutschen Straßen- und Kleinbahn-Zeitung 1911 1106

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:14 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Seite

Jahrbuch für den internationalen Rechtsverkehr 1912/1913 1396

Kochenrath, W. Grundzüge des Eisenbahnwesens, II. Teil: Stations- und Sicherungsanlagen 1648

Kommerell, O. Tafeln für Eisenbahnbrücken aus einbetoniertem Walzeisen 1110

G. H. A. Kröhnkes Taschenbuch zum Abstecken von Kurven auf Eisenbahn- und Wegelinien 529

de Litwinski, Dr. La question de la situation financière des chemins de fer de l'Etat belge 295

Moltke, S. Ein Eisenbahnprojekt Leipzig—Magdeburg 1105

Mossop, C. B. Railway operating statistics 793

Nimführ, Dr. R. Leitfaden der Luftschiffahrt und Flugtechnik . . 1111

Parnemann, H. Die preußische Dampflokomotive, ihre Zugkräfte und wirtschaftliche Ausnutzung 524

Pereire, Gustave. Essai sur une méthode de comptabilité des chemins de fer, première partie 517

Pratt, Edwin A. Railways and Nationalisation 287

— Edward A. A history of inland transport and communication in England 1098

Railway Economics. A collective catalogue of books in fourteen American libraries 1651

Rémenyi, Dr. Rudolf. Der Zonentarif der Königl. ungarischen Staatsbahnen 1391

Riedler, A. Wissenschaftliche Automobilwertung 794

Sarrazin, O. Dr. Verdeutschungswörterbuch 1112

Schaechterle, Dr. K. W. Beiträge zur Theorie und Berechnung der im Eisenbetonbau üblichen elastischen Bogen, Bogenstellungen und mehrstieligen Rahmen 795

Schau, A. Der Eisenbahnbau 298

Schiff, Emil. Die Schnellbahnfrage 528

Schönhöfer, Dr. R. Statische Untersuchung von Bogen- und Wölbtragwerken 1108

Schreber, K. Die Eisenbahn 1106

Schröder, Dr. F. Die deutschen Eisenbahngesetze 1102

Schumacher, Hermann. Weltwirtschaftliche Studien 525

Seitier, Joseph. Droits et obligations du public et des compagnies en fait de transport des bagages des colis à la main et des bagages non accompagnés. 297

Stein, Franz. Zusammenstellung der elektrisch betriebenen Haupt-, Neben- und nebenbahnähnlichen Kleinbahnen Europas nach dem Stande Mitte 1911 299

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:14 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Seite

Tolkmitt, G. Leitfaden für das Entwerfen und die Berechnung gewölbter Brücken 1109

Vorschriften für das Entwerfen von Brücken mit eisernem Überbau auf den preußischen Staatsbahnen 1109

Warneyers Jahrbuch der Entscheidungen 797 1113

Wedding, H. Das Eisenhüttenwesen 1651

Das Wichtigste über Bau und Einrichtung der Eisenbahnwagen. Leitfaden für den technischen Unterricht 523

v. Wittek. Entwicklung und Funktion der Bahnen niederer Ordnung im Verkehrswesen 789

Zillich, K. Statik für Baugewerkschulen und Baugewerksmeister . 1107

Übersicht der neuesten Hauptwerke über Eisenbahnwesen und aus verwandten Gebieten
300 530 798 1113 1399 1654

Zeitschriften. 301 531 799 1114 1400 1655

Berichtigungen.

Seite 215, Heft 1, 1912, muß es unter 3. Überschuß. Spalte 1910, statt 32 033 733 heißen 52 033 733.

Seite 1112, Heft 4, 1912, muß es in Zeile 5 von unten statt „das jedermann ....“ heißen „dem jedermann .....“

Seite 1258, Heft 5, 1912, Zeile 9/10 von oben, lies „Stücksätzen“ statt „Stückgutsätzen“.

Seite 1260, Zeile 1 von unten, lies „und Wagenladung“ statt „Wagenladung“.

Seite 1262, oben unter 8, lies „Laterit“ statt „Letorit“.

Generated on 2019-07-31 13:14 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Generated on 2019-07-31 13:14 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Digitized by
UNIVERSITY OF MICHIGAN

Original from
UNIVERSITY OF MICHIGAN

Der neueste Stand der Bundesgesetzgebung über das Eisenbahnwesen der Vereinigten Staaten von Amerika.

Von

Dr. Alfr. v. d. Leyen.

I.

Das Bundesgesetz vom 4. Februar 1887, durch das zum ersten Male ausführlichere Bestimmungen über die Regelung des zwischenstaatlichen Verkehrs, vornehmlich des Eisenbahnverkehrs, in den Vereinigten Staaten erlassen worden sind, wird am 5. April 1912 ein Vierteljahrhundert in Geltung stehen. Das Gesetz ist nach jahrelangen Beratungen zustandegekommen, in denen die einander schroff gegenüberstehenden Anschauungen der Eisenbahnfachmänner, der Volkswirte, der Politiker erst nach hartnäckigen Kämpfen ausgeglichen werden konnten. Solche Kämpfe haben nach dem Erlaß des Gesetzes fortgedauert. Es wird wenige Gesetze geben, die so häufig geändert worden sind wie das Gesetz vom 4. Februar 1887. Die wichtigsten dieser Änderungen sind in den beiden Novellen vom 29. Juni 1906 und vom 18. Juni 1910 enthalten. Diese und eine Reihe weniger bedeutsamer Änderungen durch kleinere Gesetze bewegen sich alle in einer bestimmten Richtung. Sie wollen die Aufsicht des Bundes über den zwischenstaatlichen Verkehr verschärfen und die Befugnisse der höchsten Bundesaufsichtsbehörde, des Bundesverkehrsamts (Interstate Commerce Commission), in ihrem Kampf gegen die Eisenbahnen festigen und erweitern.

Die Novelle vom 29. Juni 1906, die einen ersten bedeutsamen Schritt vorwärts nach dieser Richtung tat, ist im Archiv für Eisenbahnwesen durch Professor Dr. B. H. Meyer, seit dem 1. Januar 1911 Mitglied des Bundes-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:14 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

verkehrsamts, besprochen worden. [1]) Er schloß seine Betrachtungen mit folgenden Worten:

> „Die früheren Gegner dieser Gesetzgebung sagen nun, da alles vorüber ist: Das neue Gesetz ist das beste und zweckmäßigste, das die gründlichste Prüfung und peinlichste Sorgfalt hat hervorbringen können. Nun laßt uns alle in Frieden leben. Wer die Eisenbahnfrage wieder aufrollt, ist ein Heißsporn und Feind des Gemeinwohls. Die Befürworter der stärkeren öffentlichen Aufsicht sagen: Das neue Gesetz hat für uns wenig Bedeutung. Wir verlangen eine Schätzung des Werts der Eisenbahnen und einen auf dieser Schätzung aufgebauten Tarifsatz. Reineinnahmen und Wert der Bahnen sollen in parallelen Linien laufen und nicht zu weit auseinander."
>
> „Die Eisenbahnfrage in den Vereinigten Staaten von Amerika ist mithin noch nicht gelöst."

Schon bald hat sich gezeigt, daß Prof. Meyer mit dieser Auffassung ins Schwarze getroffen hat. Kaum waren die neuen Bestimmungen in Geltung, und der Kampf gegen die immer noch fortdauernden Mißstände im Verkehrsleben der Vereinigten Staaten setzte von neuem ein. Die Eisenbahnen aber haben kein Mittel unversucht gelassen, um die ihnen unbequemen Bestimmungen des neuen Gesetzes zu beseitigen, mindestens aber ihre Wirkung abzuschwächen. Der Erlaß der Novelle von 1906 wurde seinerzeit, wenn nicht veranlaßt, so doch gefördert durch die Anregung und die Mitarbeit des damaligen Präsidenten der Vereinigten Staaten von Amerika, T h e o d o r R o o s e v e l t, der ein entschiedener Anhänger der Eisenbahnreform war. Den Anstoß zu der letzten Novelle hat der jetzige Präsident der Vereinigten Staaten T a f t in einer besonderen Botschaft vom 7. Januar 1910 gegeben. In dieser werden die Gründe dargelegt, aus denen die Eisenbahngesetze und auch die Gesetze gegen die Trusts, die uns hier nicht beschäftigen sollen, die erwartete Wirkung nicht gehabt haben, und Vorschläge zu ihrer Änderung gemacht, Vorschläge, die in der Hauptsache von dem Kongreß, und zwar diesmal nach verhältnismäßig kurzer Beratung, angenommen worden sind. Nachdem in dem Aufsatz von Prof. Meyer die Entwicklung der Bundesgesetzgebung bis zum Jahre 1906 dargestellt ist, kann ich mich darauf beschränken, die wesentlichsten Änderungen der neuesten Novelle zu erläutern. In der Anlage (S. 12) ist das ganze Bundesgesetz in einer Übersetzung abgedruckt, die unter Benutzung der Übersetzungen der ursprünglichen Gesetze nach der amtlichen, vom Bundesverkehrsamt veranstalteten Ausgabe angefertigt ist.[2])

---

[1]) Vgl. Archiv 1907 S. 1 ff.

[2]) The Act to regulate Commerce (as amended) and Acts supplementary thereto. Published by the Interstate Commerce Commission. Revised to July 1, 1910. Washington. Government printing office. 1910.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:14 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

II.

Die Botschaft des Präsidenten Taft beginnt damit, auf Grund der Jahresberichte des Bundesverkehrsamts darüber zu klagen, daß so manche wichtige Entscheidung des Amts durch die ordentlichen Bundesgerichte[1]), bei denen diese Entscheidungen angefochten werden können, geändert worden ist. Durch Anrufung der Gerichte werde nicht nur die Behandlung wichtiger Verkehrsfragen verzögert. Außerdem seien die zu entscheidenden Fragen sehr oft „lediglich technischer Natur und erforderten eine besondere Geschäftskenntnis und die Beherrschung einer großen Masse oft sich widersprechenden Beweismaterials, dessen Prüfung lästig und dessen Verständnis schwierig sei." Und dazu komme, daß auch die Entscheidungen der unteren Gerichte häufig voneinander abweichen. In Verkehrsfragen sei aber eine tunlichst prompte Erledigung von größter Wichtigkeit, und außerdem sei für eine sachgemäße Handhabung der gesetzlichen Bestimmungen und für ihre Auslegung durch die Vertreter der Wissenschaft die Einheitlichkeit der grundsätzlichen Entscheidungen von höchster Bedeutung. Um dieses Ziel zu erreichen, soll die Rechtsprechung in diesen Angelegenheiten den ordentlichen Gerichten entzogen und einem neu zu bildenden Bundesverkehrsgericht (United States Court of Commerce) übertragen werden.

Die Vorschläge, die Präsident Taft über die Zusammensetzung und die Befugnisse dieses Gerichtshofes machte, sind von dem Kongreß fast vollständig angenommen und bilden den ersten Abschnitt (§§ 1—6) der Novelle von 1910[2]). Der Gerichtshof besteht aus fünf Richtern, die von dem höchsten Richter der Vereinigten Staaten (dem Präsidenten des obersten Bundesgerichts) jedesmal auf fünf Jahre aus den Mitgliedern der Bundeskreisgerichte ernannt werden. Zum ersten Mal wird der Gerichtshof vom Präsidenten der Vereinigten Staaten nach Anhörung und mit Zustimmung des Senats in der Weise gebildet, daß je ein Richter nach Verlauf je eines Jahres ausscheidet und am Ende jeden Jahres eine Neuwahl stattfindet. Neben den ordentlichen Richtern werden fünf Ergänzungsrichter eingesetzt. Der Gerichtshof hat seinen Sitz in Washington. Auf ihn gehen alle Befugnisse über, die bisher den Bundesbezirks- und Kreisgerichten zugestanden haben, über. Er ist daher zuständig:

---

[1]) Über die Gestaltung der Bundesgerichte vgl. die Anmerkung zu § 9 des Gesetzes. S. 21.

[2]) Sie sind in der vorerwähnten amtlichen Ausgabe hinter dem Text des Verkehrsgesetzes (S. 39 ff.) abgedruckt. In der anliegenden Übersetzung findet sich ein Auszug aus diesem Teil der Novelle. S. 38.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:14 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

1. Für Klagen auf Durchführung von Anordnungen des Bundesverkehrsamts, soweit es sich nicht um Straffestsetzungen oder um Geldzahlungen handelt.
2. Für Fälle, in denen die Anfechtung oder Aussetzung von Anordnungen des Bundesverkehrsamts in Frage steht.
3. Für Klagen auf Grund des § 3 der Novelle vom 19. Februar 1903 (sog. Elkins-Law), für die bisher die Kreisgerichte zuständig waren.
4. Für Anträge auf Erlaß einstweiliger Verfügungen auf Grund der §§ 20 und 23 des Bundesverkehrsgesetzes, für die bisher die Kreisgerichte zuständig waren.

Gegen die Entscheidung des Bundesverkehrsgerichts ist binnen 60 Tagen Berufung an den Obersten Gerichtshof der Vereinigten Staaten zulässig, diese Berufung hat aber in der Regel keine aufschiebende Wirkung; auch haben diese Berufungen bei der Festsetzung der Verhandlungstermine den Vorrang vor allen anderen Sachen, mit Ausnahme der Strafsachen.

Dieser Gerichtshof ist vor einigen Monaten gebildet worden und hat vor kurzem seine Tätigkeit begonnen. Zu seinem ersten Vorsitzenden ist eines der ältesten und angesehensten Mitglieder des Bundesverkehrsamts Herr Martin A. Knapp ernannt worden. Die Eisenbahnen beabsichtigten, wie vor einiger Zeit gemeldet wurde, die Entscheidungen des neuen Gerichtshofes (wohl nur die ihnen unbequemen) anzufechten, mit der Begründung, daß seine Errichtung mit der Verfassung im Widerspruch stehe. Bisher scheint diese Absicht nicht ausgeführt zu sein. Vielleicht wollte man einmal die Geschäftsführung des Gerichtes abwarten. Bekanntlich steht in den Vereinigten Staaten den Gerichten die Entscheidung über die Verfassungsmäßigkeit eines Gesetzes zu.

III.

Die Zuständigkeit des Bundesverkehrsamts erstreckte sich ursprünglich auf die dem zwischenstaatlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen und Wasserstraßen. Durch die Novelle von 1906 wurde sie auf die Röhrenleitungen sowie auf die Expreß-, die Schlafwagen- und die anderen Gesellschaften ausgedehnt, die sich mit Verleihung von Eisenbahnwagen, besonders sog. Spezialwagen (Kühlwagen u. dergl.) beschäftigen. Die neue Novelle (§ 1 Abs. 1) hat auch die Telegraphen-, Telephon- und Kabelgesellschaften, und zwar auch die drahtlos arbeitenden, der Zuständigkeit des Verkehrsamts unterworfen. Nach und nach werden daher auch statistische Mitteilungen über diese Verkehrsanstalten veröffentlicht. Man geht darin schrittweise vor. Eine Statistik über die Tätigkeit der Expressgesellschaften ist im Jahre 1911 zum ersten Male herausgegeben,

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:14 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

und neuerdings beschäftigt sich das Bundesverkehrsamt sehr eingehend mit der Tätigkeit dieser Unternehmungen und prüft dabei die Frage, ob es das allgemeine öffentliche Interesse nicht verlangt, daß den Expreßgesellschaften die Paketbeförderung abgenommen und daß sie der Postverwaltung übertragen wird.

Die wichtigsten, am meisten umstrittenen Bestimmungen aus der Novelle sind die über die Eisenbahntarife. Diese sind, im ganzen den Vorschlägen der Botschaft des Präsidenten entsprechend, durch die §§ 1 (5), 6 und 15 in dem Sinne geändert worden, daß die Öffentlichkeit, allgemeine Zugänglichkeit und Einheitlichkeit der Tarife mehr sichergestellt ist. Ferner sind die Befugnisse des Bundesverkehrsamts bei Prüfung und Feststellung der Tarife, insbesondere auch der direkten Tarife, wesentlich erweitert worden.

Die Eisenbahnen haben in Zukunft nicht allein gerechte und vernünftige Tarife, sondern auch solche Güterklassifikationen, Ausführungsbestimmungen und Anordnungen zu erlassen, die für eine ordnungsmäßige Beförderung von Gütern, Personen und Reisegepäck erforderlich sind (§ 1 (5)). Es genügt auch nicht mehr, daß sie ihre Tarife in so allgemeiner Form, wie das bisher zulässig war, veröffentlichen, sondern sie müssen genau alle einzelnen Bestimmungen, insbesondere die über die Zeit des Inkrafttretens, in übersichtlicher Form dem Amte vorlegen, das Änderungen und Ergänzungen vorschreiben darf, die die Eisenbahnen dann vorzunehmen haben. Zuwiderhandlungen hiergegen werden mit 500 Dollars und außerdem mit 25 Dollars für jeden Tag der Zuwiderhandlung geahndet. Sodann sind die Eisenbahnen verpflichtet, auf allen für die Güterbeförderung eingerichteten Stationen Vertreter zu bestellen, die auf schriftliche oder mündliche Anfrage Auskunft über die Höhe der für die Eisenbahn in Betracht kommenden Frachtsätze zu erteilen haben. Die Anfragen können auch an die Eisenbahnen selbst gerichtet werden. Diese haften unter allen Umständen für die Richtigkeit solcher Angaben. Wenn infolge unrichtiger Angaben der Verfrachter einen zu hohen Frachtsatz zahlen muß oder sonst in irgendeiner Weise geschädigt wird, so verwirkt die Eisenbahn eine Geldstrafe von 250 Dollars. (§ 6, Abs. 9 bis 11.)

In dem neuen Absatz 2 des § 15 ist nun endlich dem Bundesverkehrsamt die lang ersehnte Befugnis erteilt worden, auf Beschwerde oder von Amts wegen die Angemessenheit neuer, ihm zur Genehmigung vorgelegter Tarife zu prüfen und unter Umständen die Höhe der Tarife festzusetzen. Ergeben sich Bedenken, so kann das Amt anordnen, daß zunächst für einen Zeitraum von 120 Tagen von der Einführung der neuen Tarife abgesehen wird. Inzwischen hat das Amt eine Untersuchung über die Angemessenheit der Tarife anzustellen. Kann diese innerhalb der 120 Tage nicht abgeschlossen

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:14 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

werden, so kann das Amt die Frist bis zu 6 Monaten verlängern. Diese Bestimmungen beziehen sich auf alle nach dem 1. Januar 1910 vorgenommenen Tariferhöhungen. Der Frachtführer hat nachzuweisen, daß die Tarife gerecht und billig sind. Die Feststellung der neuen Frachtsätze erfolgt durch das Bundesverkehrsamt selbst.

Diese Bestimmung hat also rückwirkende Kraft bis zum 1. Januar 1910. Die zu dieser Zeit bestehenden Tarife haben gleichsam die Bedeutung von Höchsttarifen erhalten, die ohne Zustimmung des Bundesverkehrsamtes nicht weiter erhöht werden dürfen. Das ist aus folgendem Grunde geschehen. Während der Beratung über den Entwurf der Novelle veröffentlichten plötzlich die westlich von Chicago nach dem Stillen Ozean führenden großen Bahnen Tarife, in denen die Frachtsätze für über 200 einzelne Artikel durchschnittlich um etwa 25 % erhöht wurden. Gleichzeitig veröffentlichten die der sog. Official classification angehörenden Bahnen — es sind das die großen Hauptbahnen, deren Gebiet im Norden durch Kanada, im Osten durch den Atlantischen Ozean, im Süden durch den Ohio und Potomac und im Westen durch den Mississippi begrenzt wird — Erhöhungen für alle regelmäßigen, die sog. Klassentarife und für eine Reihe von einzelnen Artikeln. Dieses Vorgehen erregte um so größeres Aufsehen, als es allgemein aufgefaßt wurde als ein Schachzug gegen den Gesetzentwurf. Den geplanten neuen Tarifbestimmungen wollten die Bahnen mit einer vollendeten Tatsache zuvorkommen. Überdies fühlten Handel und Verkehr sich durch das Vorgehen schwer getroffen. Der Generalstaatsanwalt der Vereinigten Staaten erhob also vor einem Bundeskreisgericht Einspruch gegen das Vorgehen der Eisenbahnen und verbot einstweilen die Tariferhöhung. Er stützte sich dabei auf das sog. Sherman-Gesetz, das Vereinbarungen zur Einschränkung von Handel und Verkehr zwischen den einzelnen Staaten für ungesetzlich erklärt. Hier, wo die Eisenbahnen fast des ganzen Landes gleichzeitig mit derselben Maßregel vorgingen, liege unzweifelhaft eine nach dem vorerwähnten Gesetz untersagte Verbindung vor[1]). Von den Eisenbahnen wurde das Vorliegen eines solchen Falles bestritten, und sie legten Beschwerde bei dem Präsidenten der Vereinigten Staaten ein. Sie erklärten sich bereit, die Tariferhöhungen einstweilen so lange aufzuschieben, bis das neue Gesetz zustandegekommen sei, unter der Voraussetzung, daß dann das Bundesverkehrsamt mit tunlichster Beschleunigung die Untersuchung vornehme, ob die Tariferhöhungen berechtigt seien.

Diese Untersuchung hat stattgefunden, und zwar war sie sehr gründlich

---

[1]) Der § 1 des Gesetzes vom 2. Juli 1890 lautet: Every contract, combination in the form of trust or otherwise, or conspiracy in restraint of trade or commerce . . . . . is herby declared to be illegal.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:14 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

und sehr unparteiisch. Die Eisenbahnen hatten nach dem neuen Gesetz zu beweisen, daß die erhöhten Tarife gerecht und billig seien. Ihre Gründe für die Erhöhung waren das Anwachsen der Löhne und der Materialienpreise, die Notwendigkeit, zur Instandhaltung der Bahn immer größere Ausgaben zu machen. Die Reineinnahmen würden sich dann dauernd vermindern, dadurch würde der Kredit der Eisenbahnen geschädigt, und sie würden nicht mehr imstande sein, ihre Netze in einer den Bedürfnissen des Landes genügenden Art und Weise auszubauen. Diesen Mißständen könnte nur durch Steigerung der Einnahme vorgebeugt werden, und das einzige Mittel dazu sei die Erhöhung der an sich sehr niedrigen Frachtsätze. Diese Gründe sind von dem Bundesverkehrsamt monatelang sehr eingehend geprüft worden. Es hat zwei Entscheidungen, beide unter dem Datum des 22. Februar 1911, getroffen. Die eine behandelt die westlichen Bahnen. Verfasser ist das Mitglied des Bundesverkehrsamts Franklin K. Lane, sie hat einen Umfang von 90 eng gedruckten Seiten. Der Verfasser der zweiten, 62 Seiten langen Entscheidung über die Tarife der Hauptbahnen ist Charles A. Prouty.

Beide Entscheidungen enthalten ein sehr reichhaltiges tatsächliches Material über die Anlagekosten, die Einnahmen und Ausgaben, die Dividenden, die Frachtsätze, die Selbstkosten bei den einzelnen Bahnen. Ferner bringen sie wissenschaftliche Ausführungen über das Wesen und die Bildung der Eisenbahntarife, über die Tariftheorien usw. Insbesondere wird versucht zu bestimmen, welche Tarife „just and reasonable" seien, was der Gesetzgeber, was die Wissenschaft darunter verstanden haben wolle. Das Ergebnis der Untersuchungen ist, daß die beabsichtigten Erhöhungen sich nicht begründen ließen. Es wird der Gesellschaft empfohlen, ihren Plan fallen zu lassen, widrigenfalls das Amt von seiner Befugnis Gebrauch machen werde, zunächst auf zwei Jahre die Tarife außer Kraft zu setzen. Den Eisenbahnen bleibe es dann überlassen, Berufung — jetzt bei dem Bundesverkehrsgericht — einzulegen. — Die Eisenbahnen haben der Empfehlung des Amtes Folge geleistet. Aus der Tariferhöhung ist nichts geworden.

IV.

Eine viel umstrittene Bestimmung der Novelle von 1906 ist nicht geändert worden, der Abs. 7 des § 1, die kurz bezeichnete Commodities Clause. Hiernach war es der Eisenbahn vom 1. Mai 1908 ab verboten, im zwischenstaatlichen Verkehr außer Holz und den daraus hergestellten Gegenständen „Artikel oder Waren zu befördern, die von ihr oder in ihrem Betriebe bearbeitet, gewonnen oder erzeugt sind, oder die ihr ganz oder teilweise als Eigentum gehören oder an denen sie irgendein mittelbares

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:14 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

oder unmittelbares Interesse hat, ausgenommen solche, die für Ausübung ihres Gewerbes als gemeine Frachtführer notwendig und erforderlich sind." Diese Bestimmung wurde allgemein so aufgefaßt, daß die Vereinigung von Eisenbahnen und Kohlenbergwerken — um diese hauptsächlich handelte es sich — in einer Hand verboten sein sollte. Der Grund dieses Verbots war der, daß nach unzweifelhaften Feststellungen eine Reihe von Eisenbahnen — darunter auch die berühmte Pennsylvania Bahn — bei der Beförderung von Kohlen die Erzeugnisse der eigenen Bergwerke durch Bevorzugung bei der Wagenstellung und durch Gewährung von Tarifermäßigungen vor den Kohlen anderer Besitzer bevorzugt und diese letzteren dadurch geschädigt hatten. Dies wurde als ein Fall von undue discrimination angesehen, die durch obige Gesetzesbestimmung verhindert werden sollte. Dieser Zweck konnte nur dann erreicht werden, wenn die Eisenbahnen sich ihres Besitzes an Bergwerken u. dergl. entäußerten, und dazu sollte ihnen bis zum 1. Mai 1908, also fast 2 Jahre, Zeit gelassen werden. Die Eisenbahnen hatten natürlich wenig Neigung dazu. Ihre Bergwerke brachten ihnen glänzende Einnahmen, die sie nicht gern verlieren wollten. Überdies befürchteten sie, daß, wenn eine so große Anzahl von Unternehmungen plötzlich zum Verkauf gestellt würden, sie im Preise bedeutend sinken würden. Man hörte denn auch von keinen Veräußerungen des Bergwerksbesitzes, auch als der 1. Mai 1908 herankam, und die Eisenbahnen fuhren ruhig fort, die Erzeugnisse ihrer eigenen Bergwerke auch nach dem 1. Mai 1908 im zwischenstaatlichen Verkehr zu befördern. Hiergegen wurde alsbald vom Generalstaatsanwalt Einspruch erhoben; es wurde den in Frage kommenden Bahnen die Beförderung ihrer eigenen Kohlen untersagt. Die Bahnen legten Berufung an den höchsten Gerichtshof ein, und dieser hat unter dem 8. Mai 1909 ein ganz eigenartiges Urteil gefällt. Die Bahnen hatten in erster Linie behauptet, die Bestimmung des Bundesverkehrsgesetzes sei verfassungswidrig. Der höchste Gerichtshof sagt, ja, wenn man die Bestimmung so verstehe, wie sie der Generalstaatsanwalt verstanden habe, so sei sie allerdings verfassungswidrig. Die Verfassung enthalte keine Bestimmung, die den Gesetzgeber ermächtige, die Beförderung eines Gegenstandes im zwischenstaatlichen Verkehr vollständig zu untersagen. Aber das sei auch nicht der richtige Sinn dieser Gesetzesbestimmung. Sie verbiete die Beförderung nur, 1. wenn der Gegenstand von der Eisenbahn selbst hergestellt sei und die Eisenbahn sich nicht vor der Beförderung in gutem Glauben des Gegenstandes entäußert habe, 2. wenn der zu befördernde Gegenstand ganz oder teilweise Eigentum der Eisenbahn sei, 3. wenn die Eisenbahn zur Zeit der Beförderung ein eigenes direktes oder indirektes Interesse in gesetzlicher Form an dem Gegenstande habe. — Wo solche Fälle nicht vorliegen, d. h. mit anderen Worten, wenn die Eisenbahn

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:14 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

den Gegenstand vor der Beförderung veräußert, so steht seiner Beförderung im zwischenstaatlichen Verkehr nichts im Wege. Wenn in diesem Sinne die Commodities Clause ausgelegt werde, so sei die Befugnis des Kongresses, eine solche Bestimmung zu erlassen, nicht zu bezweifeln.

Dieses Urteil wurde von den Eisenbahnen mit Jubel begrüßt, denn nun blieb tatsächlich alles beim alten. Die Eisenbahnen bildeten aus ihren Bergwerken besondere Gesellschaften unter einer anderen Firma, an deren Spitze die Direktoren der Eisenbahnen standen. Eines der bezeichnendsten Beispiele, wie man sich zu helfen wußte, ist die große Kohlenbahn, die Delaware Lackawanna & Western Railroad Company. Diese ist Eigentümerin einer großen Anzahl wertvoller Kohlenbergwerke, die sie selbst ausbeutet und deren Erzeugnisse sie vertreibt und befördert. Sie hatte früher eine besondere Abteilung hierfür, eine Sales division of coal department. Nach der Entscheidung des höchsten Gerichtshofes erhielt diese die Firma: Delaware Lackawanna & Western Coal Company. Mit dieser, d. h. also mit sich selbst, schloß die Eisenbahn einen dauernden Vertrag ab, in dem sie sich verpflichtete, ihr alle Kohlen zu verkaufen, und zwar in offenen Wagen, sobald sie aus der Grube gefördert waren. Ein kleiner Teil der Kohlen wurde an einzelnen Stationen auf Lager verkauft.

Im Jahre 1910 betrug die Kohlenausbeute der Eisenbahn rund 9 880 000 t. Davon wurden 80 000 t an Ort und Stelle veräußert, 1 400 000 brauchte die Eisenbahn für ihren Betrieb, 8 4000 000 verkaufte sie an die Kohlengesellschaft zur sofortigen Weiterbeförderung. Der höchste Gerichtshof bietet — natürlich in gutem Glauben — die Hand dazu, daß der Zweck des Gesetzes auf so einfache Weise vereitelt werden kann.

V.

Eine für alle Teile erwünschte Änderung ist die des § 4 des Gesetzes, der sog. Long & Short haul clause, wodurch den Eisenbahnen verboten wird, auf derselben Linie für eine kürzere Strecke einen höheren Frachtsatz zu erheben als für eine längere Strecke. Bei dem starken Wettbewerb der Eisenbahnen untereinander und mit der Schiffahrt, insbesondere der Ozean- und der Küstenschiffahrt, hat sich diese Bestimmung in ihrer ganzen Strenge nicht aufrecht erhalten lassen. Es sind immer neue Fälle vorgekommen, in denen das Bundesverkehrsamt anerkennen mußte, daß die Erhebung niedrigerer Sätze auf längeren Strecken sich im Interesse des Verkehrs nicht vermeiden ließ. Und da hat man sich durch allerhand Auslegungskünste über die Schwierigkeiten des einzelnen Falles hinweggeholfen. Nun ist das Amt ermächtigt worden, unter Umständen eine Eisenbahn von der Beachtung dieser Bestimmung zu entbinden. Die Abänderung

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:14 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

bestehender Frachtsätze kann aber erst 6 Monate nach dem Inkrafttreten des Gesetzes erfolgen, und auch späterhin sind angemessene Fristen dafür zu gewähren. Eine ganz eigenartige Bestimmung ist der neue letzte Absatz des § 4. Wo Frachtsätze mit Rücksicht auf den Wettbewerb der Wasserstraßen ermäßigt worden sind, dürfen sie beim Fortfall dieses Wettbewerbs nicht erhöht werden, es sei denn, daß nach Untersuchung durch das Bundesverkehrsamt die Erhöhung auf andere, mit dem Wettbewerb der Wasserstraße nicht zusammenhängende Gründe zurückgeführt wird. — Diese Bestimmung hat offenbar den Zweck, den Wettbewerb der Eisenbahnen gegen die Wasserstraßen etwas einzuschränken, was mit der ganzen Tendenz der Tarifpolitik der Regierung zusammenhängt.

Die übrigen neuen Bestimmungen der Novelle von 1910 sind nicht von solcher Erheblichkeit wie die vorstehend erörterten. Die Eisenbahnen werden verpflichtet, den durchgehenden Verkehr zu pflegen und für regelmäßigen Wagenumlauf, auch die Rückbeförderung leerer Wagen, zu sorgen. (§ 1 (3).) Freie Fahrt in den Grenzen des § 1 (6) kann auch den Bediensteten der Telegraphen-, Telephon- und Kabelgesellschaften sowie den Witwen und den minderjährigen Kindern verstorbener Beamten gewährt werden. Die letztere Bestimmung ist schon durch die Novelle vom 13. April 1908 getroffen. Im § 10 (3) ist eine Reihe von Beispielen aufgezählt, wie verschleierte Refaktien gewährt werden können, die dann für strafbar erklärt werden — beiläufig ein Beweis dafür, daß ungeachtet aller Sorgfalt der Aufsichtsbehörden und aller Strenge der Strafen die Eisenbahnen stets neue Mittel ausfindig machen, um heimliche Frachtbegünstigungen zu bewilligen. Der § 13 (2) gewährt dem Bundesverkehrsamt die Befugnis, nicht nur auf Grund von Beschwerden, sondern auch von Amts wegen zu untersuchen, ob Verstöße gegen das Bundesgesetz vorliegen. Im § 16 sind einzelne neue Bestimmungen über das gerichtliche Verfahren getroffen, die zum Teil mit der Errichtung des Bundesverkehrsgerichts zusammenhängen. Der § 20 ergänzt die Bestimmungen über die Form und den Inhalt der von den Eisenbahnen an das Bundesverkehrsamt zu erstattenden Berichte.

VI.

Durch die Novelle sind die Wünsche in der Präsidentenbotschaft über die Änderung der tarifarischen Bestimmungen, wie bereits bemerkt, im wesentlichen berücksichtigt worden. Ein solcher Wunsch ist — eigentümlicherweise — unberücksichtigt geblieben. Der Präsident hatte sich für eine Änderung des § 5, der sog. Antipooling Clause, des strengen Verbots des Abschlusses von Tarifverbänden und von Vereinbarungen über die Teilung der Einnahmen u. dergl. dahin ausgesprochen, daß der Abschluß solcher Verträge erlaubt sein solle, wenn sie veröffentlicht und vom Bundesverkehrs-

Generated on 2019-07-31 13:15 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

amt genehmigt würden. Nicht allein die Eisenbahnen, sondern auch die Wasserstraßen haben seit langer Zeit den Wunsch, daß eine solche Änderung vorgenommen wird; denn der § 5 hat den Zweck, den er verfolgte, den Wettbewerb der Eisenbahnen zu fördern, nicht erreicht. Die Bestimmung hat mittelbar dazu beigetragen, den Zusammenschluß der Eisenbahnen zu großen, gewaltigen, einheitlichen Netzen unter allen möglichen Formen zu erleichtern und damit die Monopolstellung der Eisenbahnen zu festigen. Das begreift man, und gleichwohl kann sich der Kongreß nicht dazu entschließen, den unrichtigen Weg, den man im Jahre 1887 beschritten und seitdem eigensinnig weiter verfolgt hat, endlich zu verlassen.

Die weiteren nicht berücksichtigten Wünsche der Botschaft liegen auf finanziellem Gebiete. Den Eisenbahnen solle der Erwerb von Aktien und Obligationen anderer, mit ihnen in Wettbewerb stehender Unternehmungen verboten werden; die Ausgabe neuer Aktien und Obligationen solle unter Bundesaufsicht gestellt und nur unter gewissen Voraussetzungen gestattet werden. Die Aufnahme solcher Bestimmungen in die Novelle ist nicht erfolgt. Vermutlich glaubte der Kongreß, daß die Zeit dafür noch nicht gekommen, daß insbesondere die finanzielle Lage der Eisenbahnen noch nicht genügend geklärt sei. Um den Wünschen der Botschaft entgegenzukommen, ist jedoch im § 16 der Novelle (nicht des Gesetzes) der Präsident zur Einsetzung einer Kommission ermächtigt worden, die die Finanzlage der amerikanischen Eisenbahnen gründlich zu untersuchen hat. Für die Kosten dieser Untersuchung ist ein Betrag von 25 000 Dollars bewilligt worden. Diese Kommission ist alsbald gebildet worden, sie hat sehr fleißig gearbeitet, viele Zeugen und Sachverständige vernommen und im November v. J. ihren Bericht fertiggestellt, der nunmehr dem Kongreß zugeht. Der Zweck der Untersuchung war nebenbei, den wirklichen Wert, die tatsächlichen Anlagekosten der Eisenbahnen zu ermitteln. Es ist eine in den Vereinigten Staaten noch weit verbreitete Anschauung, daß die Eisenbahntarife auf der Grundlage der Selbstkosten der Eisenbahnen festgestellt werden müssen, und daß man, um diese zu ermitteln, zuerst und vor allem die Herstellungskosten der Eisenbahnen kennen müsse. Ob diese Anschauung durchdringt und ob sie zu neuen Eingriffen in die Tarifrechte der Eisenbahnen führen wird, läßt sich heute noch nicht übersehen.

Die Novelle von 1910 ist ein neuer Versuch, durch weitere Verschärfung der Aufsicht, durch erneute Eingriffe in die Selbständigkeit der Eisenbahnen eine fortschreitende Gesundung der Eisenbahnverhältnisse herbeizuführen. In keinem anderen Lande, in dem das Privatbahnsystem herrscht, gibt es so strenge Gesetze wie in den Vereinigten Staaten. Denn es darf nicht vergessen werden, daß viele Einzelstaaten ihre, sich auf den inneren Verkehr der Eisenbahnen beziehenden Aufsichtsgesetze nach dem Muster

Generated on 2019-07-31 13:14 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

des Bundesgesetzes geändert haben. Die Zeitungen sprechen vielfach von einer Gesetzgebungsepidemie. Der andauernden Gesetzmacherei müsse Einhalt geboten werden, die Eisenbahnen könnten sie auf die Dauer nicht mehr ertragen, und auch das Publikum sei ihrer überdrüssig. Ob eine solche Stimmung schon jetzt so weit verbreitet ist, daß sie die Mehrheit der gesetzgebenden Körperschaften beeinflussen könnte, läßt sich von hier aus kaum beurteilen. Aber eine gewisse Berechtigung möchte ich ihr nicht absprechen. Allzu scharf macht schartig. Es hat mich daher auch nicht gewundert, daß vor kurzem ein hervorragender Kenner der englischen und amerikanischen Eisenbahnen, der Engländer Acworth, in einem viel beachteten Aufsatz sich dahin ausgesprochen hat, daß bald der alleinige Ausweg aus den jetzigen Wirren der Übergang zum Staatsbahnsystem in den Vereinigten Staaten sei. Ich halte allerdings einen solchen Übergang so lange für völlig ausgeschlossen, als die vollständige Reform des Zivildienstes nicht durchgeführt ist und an Stelle der Politiker fachlich gebildete Beamte an die Spitze der Verwaltung treten. Und mit dieser Reform hat es einstweilen noch gute Wege.

Bundesverkehrsgesetz vom 4. Februar 1887,

abgeändert und ergänzt durch die Gesetze vom 2. März 1889, 10. Februar 1891, 8. Februar 1895, 29. Juni 1906, 13. April 1908, 25. Februar 1909 *und 18. Juni 1910*[1]).

§ 1. (Gesetz vom 29. Juni 1906, abgeändert durch Gesetz vom 13. April 1908 *und 18. Juni 1910.*) (1) Die Bestimmungen dieses Gesetzes finden

---

[1]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1910 S. 1291. Der englische Titel des ursprünglichen Gesetzes lautet: „An Act to regulate Commerce, approved February 4, 1887, and in effect April 5, 1887." Die nachstehende Übersetzung ist unter Benutzung der im Archiv für Eisenbahnwesen 1907 S. 26 ff. erschienenen Übersetzung auf Grund der amtlichen Ausgabe des Bundesverkehrsamts, Washington 1910, angefertigt. *Die Novelle vom 18. Juni 1910 ist äußerlich ein selbständiges Gesetz von 18 Paragraphen. Die §§ 1 bis 6 behandeln die Einsetzung des neuen Commerce Court. Diese Bestimmungen sind im nachfolgenden besonders (S. 38) in auszugsweiser Uebersetzung wiedergegeben. Die §§ 7 bis 14 enthalten die einzelnen Aenderungen des geltenden Bundesverkehrsgesetzes, die in der obigen Uebersetzung an den zugehörigen Stellen berücksichtigt sind. Die §§ 15 und 17 enthalten Uebergangsbestimmungen. Nach § 18 ist die Novelle mit Ausnahme der §§ 12 und 16, die sofort in Geltung gesetzt worden sind, 60 Tage nach ihrer Veröffentlichung, d. h. also am 15. August 1910, in Kraft*

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:15 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Anwendung auf jede Gesellschaft oder auf einzelne und mehrere Personen, die sich mit der Beförderung von Erdöl und von anderen Verbrauchsgegenständen, ausgenommen Wasser und natürliches oder künstliches Gas, in Röhrenleitungen oder teils in Röhrenleitungen teils auf Eisenbahnen, oder teils in Röhrenleitungen teils auf Wasserstraßen befassen, *und auf Telegraphen-, Telephon- und Kabelgesellschaften, auch die drahtlos arbeitenden, die Nachrichten von einem Staat, Territorium oder Bezirk der Vereinigten Staaten oder nach einem fremden Lande übermitteln.* Sie gelten als gemeine Frachtführer im Sinne dieses Gesetzes. Es findet ferner Anwendung auf einzelne und mehrere gemeine Frachtführer, die die Beförderung von Personen oder Gütern ausführen, sei es ausschließlich auf Eisenbahnen (oder teils auf Eisenbahnen und teils auf Wasserstraßen, wenn beide unter gemeinsamer Kontrolle und Verwaltung stehen oder Einrichtungen für durchgehende Verfrachtung oder Verschiffung besitzen), und zwar von einem Staate oder Territorium der Vereinigten Staaten oder von dem Bezirk Columbia nach einem anderen Staate oder Territorium der Vereinigten Staaten oder nach dem Bezirk Columbia, oder von einem Orte in einem Territorium nach einem anderen Orte in demselben Territorium, oder von irgend einem Orte in den Vereinigten Staaten nach einem benachbarten fremden Lande, oder von irgend einem Orte in den Vereinigten Staaten durch ein fremdes Land nach einem anderen Orte in den Vereinigten Staaten. Ebenso findet es Anwendung auf die gleichartige Beförderung von Gütern, die von einem Orte in den Vereinigten Staaten nach einem fremde Lande verschifft und von einem solchen Orte nach einem Verschiffungshafen verfrachtet, oder aus einem fremden Lande nach irgend einem Orte in den Vereinigten Staaten verschifft und nach diesem Orte von einem Einfuhrhafen in den Vereinigten Staaten oder in einem benachbarten fremden Lande verfrachtet werden.

(2) Dagegen finden die Bestimmungen dieses Gesetzes keine Anwendung auf die Beförderung von Personen oder Gütern, noch auf die Annahme, Auslieferung, Lagerung oder sonstige Behandlung von Gütern, *sowie auf die Ueber-*

---

getreten. Der Inhalt des § 12 ist auf genommen in den § 15 des Gesetzes (S. 26), der § 16 enthält eine besondere, mit dem vorstehenden Gesetze nur in losem Zusammenhang stehende Bestimmun.g Er lautet:

(§ 16.) Der Präsident der Vereinigten Staaten wird ermächtigt, eine Untersuchungskommission einzusetzen zur Prüfung der Ausgaben von Aktien und Obligationen durch die dem Bundesverkehrsgesetz unterworfenen Eisenbahngesellschaften. Die endgültige Regelung der Frage wird dem Kongreß vorbehalten. Die Kosten der Untersuchungskommission sollen 25 000 Dollars nicht übersteigen.

Die durch die früheren Gesetze in ihrer jetzigen Fassung festgestellten Paragraphen sind durch die beigesetzte Angabe des betreffenden Gesetzes kenntlich gemacht. Die unverändert gebliebenen Teile des Gesetzes sind in vorstehende Übersetzung aufgenommen.

Die auf dem Gesetz vom 18. Juni 1910 beruhenden Bestimmungen sind in schräger Schrift gedruckt.

Die zur Erleichterung der Übersicht den Absätzen der einzelnen Paragraphen in Klammern vorgesetzten Zahlen sind in dem amerikanischen Original nicht enthalten.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:15 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

mittlung von Nachrichten durch Telephon, Telegraph oder Kabel, soweit solche lediglich innerhalb der Grenzen eines einzelnen Staates und nicht, wie vorstehend bestimmt ist, zwischen einem Staat oder Territorium und einem fremden Lande erfolgt.

(3) Das Wort „gemeiner Frachtführer" („common carrier") im Sinne dieses Gesetzes schließt auch die Expreß- und Schlafwagengesellschaften ein. Das Wort „Eisenbahn" im Sinne dieses Gesetzes umfaßt auch alle Brücken und Fähren, die im Zusammenhange mit einer Eisenbahn benutzt oder betrieben werden, ebenso auch alle von einer Eisenbahngesellschaft betriebenen Bahnen, sei es, daß sie ihr selbst gehören oder von ihr gepachtet sind, ferner auch alle Weichen, Abzweigungen, Gleise und Vorrichtungen jeder Art, die notwendig und erforderlich sind für die Beförderung von Personen und der in diesem Gesetz bezeichneten Güter, ebenso alle Warenniederlagen, Lagerplätze und Grundstücke, die für die Beförderung oder Übergabe der genannten Güter erforderlich sind. Das Wort „Beförderung" umfaßt Wagen und andere Fahrzeuge und alle Mittel und Einrichtungen der Verschiffung und Verfrachtung, ohne Rücksicht auf Eigentumsverhältnisse oder auf ausdrückliche oder stillschweigende, über ihre Verwendung geschlossene Verträge, und alle Verrichtungen in Verbindung mit der Annahme, Auslieferung, Verladung, Umladung, Lüftung, Kühlung, Lagerung und sonstigen Behandlung der zu befördernden Güter. Jeder Frachtführer, der den Bestimmungen dieses Gesetzes unterworfen ist, ist verpflichtet, solche Beförderung auf gehöriges Ersuchen zu besorgen, eine direkte Beförderung zu gerechten und angemessenen Frachtsätzen einzurichten, *die Benutzung der durchgehenden Beförderung tunlichst zu erleichtern, den Austausch, den Uebergang und den Rücklauf der dabei verwendeten Wagen und die Benutzung der durchgehenden Beförderung gehörig zu regeln und für sachgemäße Erledigung von Entschädigungsansprüchen zu sorgen.*

(4) Alle Gebühren, die bei der Beförderung von Personen oder Gütern *und für die Uebermittlung von Nachrichten durch Telegraph, Telephon oder Kabel* oder in Verbindung damit erhoben werden, müssen gerecht und angemessen sein; die Erhebung ungerechter und unangemessener Gebühren für solche Vorrichtungen ist gesetzwidrig und verboten. *Jedoch können bei den telegraphischen, telephonischen und Kabel-Nachrichten Unterschiede gemacht werden, je nachdem sie bei Tag oder Nacht, wiederholt oder einzeln, mit brieflichem Inhalt oder als Handels-, Preß- oder Regierungsnachrichten befördert werden, und nach anderen gerechten und vernünftigen Gesichtspunkten, so daß verschiedene Sätze für die verschiedenen Arten von Nachrichten berechnet werden dürfen. Durch dieses Gesetz sollen jedoch die Telephon-, Telegraphen- oder Kabelgesellschaften in keiner Weise gehindert werden, mit gemeinen Frachtführern zum Zwecke gegenseitigen Austauschs ihrer Dienste Vereinbarungen zu treffen.*

(5) *Alle diesem Gesetz unterworfenen gemeinen Frachtführer sind verpflichtet zur Einrichtung, Befolgung und Durchführung gerechter und vernünftiger Güterklassifikationen für die Beförderung, die für die Aufstellung der Frachtsätze, Tarife, Beförderungsbedingungen und Ausführungsbestimmungen maßgebend sein müssen, sowie gerechter und vernünftiger Beförderungsbedingungen und Ausführungsbestimmungen für die Klassifikationen, Frachtsätze, Tarife, für Ausgabe, Form und Inhalt von Fahrkarten, Empfangsscheinen und Fracht-*

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:15 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

briefen, für die Anlieferung, Bezeichnung, Verpackung und Auslieferung der Güter, für die Erleichterung der Beförderung, für die Beförderung des Freigepäcks, der Musterkoffer und des gebührenpflichtigen Gepäcks und für alle anderen Angelegenheiten, die mit der Annahme, Behandlung, Beförderung, Lagerung und Auslieferung des diesem Gesetz unterworfenen Gutes zusammenhängen, soweit solche Maßnahmen geeignet und notwendig sind, eine sichere und pünktliche Annahme, Behandlung, Beförderung und Auslieferung unter vernünftigen und billigen Bedingungen zu sichern. Jede ungerechtfertigte und unbillige Klassifikation, Beförderungsbedingung und Ausführungsbestimmung im Verkehr zwischen den Einzelstaaten und mit fremden Ländern ist gesetzwidrig und verboten.

(6) Kein gemeiner Frachtführer, der den Bestimmungen dieses Gesetzes unterworfen ist, darf nach dem 1. Januar 1907, mittelbar oder unmittelbar, Freischeine oder Freikarten für Personen im Verkehr zwischen den Bundesstaaten ausgeben, noch freie Beförderung von Personen zulassen; ausgenommen sind seine Angestellten und deren Familien, seine Beamten, Agenten, Ärzte und Rechtsanwälte, Geistliche, Wanderobmänner des christlichen Bundes junger Eisenbahner, Angehörige von Krankenhäusern und mildtätigen Stiftungen und Personen, die ausschließlich im Dienste der öffentlichen Liebestätigkeit stehen; bedürftige, hilflose und obdachlose Personen, und zwar solche Personen, wenn sie von mildtätigen Gesellschaften oder Siechenhäusern befördert werden, sowie ferner die für die Beförderung solcher Personen erforderlichen Begleiter; die Insassen des Nationalheims oder der einzelstaatlichen Heime für dienstunfähige Soldaten und von Soldaten- und Matrosenheimen, auch zum Zweck des Eintritts in diese Anstalten und zur Rückkehr in die Heimat nach der Entlassung; die nötigen Begleiter von Schlachtvieh, Geflügel, *Milch* und Obst; die Angestellten der Schlafwagen, Luxuswagen und die Streckenwärter der Telegraphen- und Telephongesellschaften; die Angestellten des Eisenbahn-Postdienstes, Postinspektoren, Zollkontrolleure und Einwanderungsinspektoren; die Zeitungsverkäufer in den Zügen, Gepäckagenten, Zeugen in einer gerichtlichen Untersuchung, an der der gemeine Frachtführer beteiligt ist, Personen, die bei einem Unfall verletzt sind, und Ärzte und Pfleger solcher Personen. Durch diese Bestimmung soll jedoch der Austausch von Freikarten für die Beamten, Agenten und Angestellten der gemeinen Frachtführer und deren Familien nicht verboten, noch irgendein gemeiner Frachtführer gehindert werden, zur Linderung von allgemeinen Epidemien, Pestkrankheiten und anderen gefährlichen Ereignissen Personen frei zu befördern. *Ferner soll durch diese Bestimmung die Vergünstigung von Freikarten oder Freischeinen oder deren Austausch für die Beamten, Agenten und Angestellten der Telegraphen-, Telephon- und Kabellinien und ihre Familien und die Beamten, Agenten und Angestellten anderer diesem Gesetz unterworfener gemeiner Frachtführer und ihre Familien nicht gehindert werden.* Das Wort „Angestellte“ im Sinne dieses Absatzes schließt ein beurlaubte, pensionierte und in den Ruhestand versetzte Angestellte, ferner Personen, die im Dienste eines gemeinen Frachtführers dienstunfähig oder krank geworden sind, und die Hinterbliebenen der während ihrer Beschäftigung bei einem Frachtführer getöteten Personen, ferner Angestellte, die nach Beendigung ihres Dienstes eine Reise zum Zwecke des Antritts eines neuen Dienstes bei einem gemeinen Frachtführer unternehmen. Das Wort „Familien“ im Sinne dieses Absatzes

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:14 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

schließt ein die Familien aller vorgenannten Personen, ferner die Familien getöteter *und für die Zeit des Witwentums und der Minderjährigkeit auch die Witwen und minderjährigen Kinder verstorbener* Angestellter. Jeder gemeine Frachtführer, der dieser Bestimmung zuwiderhandelt, macht sich eines Vergehens schuldig und hat für jeden Verstoß gegen diese Bestimmung, dessen er überführt wird, an die Vereinigten Staaten eine Strafe von einhundert *bis* zweitausend Dollars zu zahlen. Derselben Strafe unterliegt jede Person, die einen Freischein, eine Freikarte oder freie Beförderung benutzt, sofern sie nicht zu den Personen gehört, die in diesem Gesetz ausdrücklich ausgenommen sind. Der Gerichtsstand für alle Verstöße gegen diese Bestimmungen ist derselbe, wie für Verstöße gegen „das Gesetz über die Regelung des Verkehrs mit fremden Ländern und zwischen den Staaten" vom 19. Februar 1903 und dessen Ergänzungen.

(7) Vom 1. Mai 1908 an ist es für jede Eisenbahngesellschaft ungesetzlich, von einem Staate, Territorium oder dem Bezirk Columbia nach einem anderen Staate, Territorium oder dem Bezirk Columbia oder nach einem fremden Lande, außer Holz und den daraus hergestellten Gegenständen, Artikel oder Waren zu befördern, die von ihr oder in ihrem Betriebe bearbeitet, gewonnen oder erzeugt sind, oder die ihr ganz oder teilweise als Eigentum gehören oder an denen sie irgendein mittelbares oder unmittelbares Interesse hat, ausgenommen solche Artikel und Waren, die für die Ausübung ihres Gewerbes als gemeiner Frachtführer notwendig und erforderlich sind.

(8) Jeder gemeine Frachtführer, der den Bestimmungen dieses Gesetzes unterworfen ist, muß auf Ersuchen einer Seiten- oder Zweigbahn oder eines Verfrachters, der sich mit der Beförderung im zwischenstaatlichen Verkehr befaßt, zu angemessenen Bedingungen eine Weichenverbindung mit einer solchen Seiten- und Zweigbahn oder ein privates Anschlußgleis bauen, unterhalten und betreiben, sofern eine solche Anlage vernünftigerweise ausführbar ist, mit Sicherheit betrieben werden kann und genügenden Gewinn abwirft, um den Bau und die Unterhaltung zu rechtfertigen. Er muß auch nach besten Kräften Wagen für die Bewältigung solchen Verkehrs schaffen, ohne Rücksicht auf Vorteil oder Nachteil eines solchen Verfrachters. Wenn ein gemeiner Frachtführer sich weigert, auf schriftlichen Antrag eines Verfrachters *oder des Eigentümers einer solchen Seiten- oder Zweigbahn*, eine derartige Verbindungsweiche oder Anschlußweiche einzurichten und zu betreiben, so kann der Verfrachter *oder der Eigentümer der Seiten- oder Zweigbahn* bei dem im § 13 dieses Gesetzes genannten Amte Klage erheben. Das Amt muß der Klage Gehör schenken, den Sachverhalt untersuchen und über die Sicherheit und Ausführbarkeit der Anlage sowie über eine angemessene Entschädigung Entscheidung treffen. Das Amt kann nach den Vorschriften im § 15 dieses Gesetzes eine Aufforderung an den gemeinen Frachtführer auf Erfüllung der Vorschriften dieses Paragraphen ergehen lassen. Die Ausführung dieser Aufforderung wird nach den Bestimmungen erzwungen werden, die in diesem Gesetz für die Durchführung aller anderen Aufforderungen des Amtes mit Ausnahme der Zahlungsaufforderungen erlassen sind.

§ 2. Falls ein den Bestimmungen dieses Gesetzes unterworfener gemeiner Frachtführer mittelbar oder unmittelbar durch besondere Frachtsätze, Nachlässe oder Rückvergütungen irgend einer Person für geleistete Beförderung größere

Generated on 2019-07-31 13:14 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

oder geringere Kosten berechnet, als einer anderen für den gleichen, gleichzeitig bei Beförderung derselben Güterart unter ähnlichen Umständen geleisteten Dienst in Rechnung gestellt werden, so ist er einer ungerechten und gesetzwidrigen Bevorzugung schuldig.

§ 3. (1) Es ist gesetzwidrig, wenn ein den Bestimmungen dieses Gesetzes unterworfener gemeiner Frachtführer irgendeiner Person, Gesellschaft, Handlung, Körperschaft oder Örtlichkeit, oder irgend einem besonderen Handelszweige in irgendeiner Weise einen ungebührlichen oder unangemessenen Vorzug einräumt, ebenso, wenn er diesen einen ungebührlichen oder unangemessenen Schaden oder Nachteil zufügt.

(2) Alle den Bestimmungen dieses Gesetzes unterworfenen gemeinen Frachtführer sind nach Maßgabe der ihnen zustehenden Befugnisse verpflichtet, alle vernünftigen, geeigneten und gleichmäßigen Erleichterungen für den Verkehr zwischen ihren Linien, sowie für den Empfang, die Beförderung und die Ablieferung von Personen und Gütern nach und von ihren Strecken und Anschlußbahnen zu gewähren und den Anschlußbahnen dieselben Frachtsätze und Gebühren zu berechnen, die sie für ihre eigenen Strecken erheben; jedoch sind die gemeinen Frachtführer nicht verpflichtet, anderen, das gleiche Geschäft betreibenden Frachtführern die Benutzung ihrer Schienen und ihrer Bahnhofsanlagen zu gestatten.

§ 4. *(Geändert durch Gesetz vom 18. Juni 1910.)* (1) Es ist gesetzwidrig, wenn ein den Bestimmungen dieses Gesetzes unterworfener gemeiner Frachtführer für die Beförderung von Reisenden oder von Frachtgütern gleicher Art für eine kürzere Strecke einen höheren Gesamtfrachtsatz berechnet oder empfängt, als für eine längere Strecke auf derselben Linie *oder demselben Beförderungsweg*, in derselben Richtung, vorausgesetzt, daß die kürzere Strecke einen Teil der längeren Strecke bildet, *oder wenn er bei direkter Beförderung einen höheren Gesamtfrachtsatz berechnet als die Summen der nach diesem Gesetz zu berechnenden Teilfrachtsätze.*

(2) Diese Bestimmung soll aber nicht so gedeutet werden, als wäre ein gemeiner Frachtführer berechtigt, für eine kürzere Strecke eine ebenso hohe Vergütung zu berechnen *oder* zu empfangen, wie für eine längere. Er kann indessen auf Antrag bei dem Bundesverkehrsamt in besonderen Fällen nach Untersuchung durch das Amt ermächtigt werden, für die Beförderung von Reisenden und Gütern auf längeren Strecken geringere Sätze zu berechnen als auf kürzeren.

(3) Das Amt hat von Zeit zu Zeit festzustellen, bis zu welchem Umfange ein derartiger gemeiner Frachtführer von der Beachtung der Bestimmungen dieses Paragraphen entbunden werden kann. *Die Abänderung von Frachtsätzen und Gebühren, die bei der Vollziehung dieses Ergänzungsgesetzes rechtsgültig bestehen, kann auf Grund der Vorschriften dieses Paragraphen erst nach Ablauf von sechs Monaten seit der Vollziehung dieses Gesetzes verlangt werden; auch muß in jedem Falle, in dem ein Antrag an das Amt auf Grund der Vorschriften dieses Paragraphen eingereicht werden soll, eine von dem Amt festzusetzende Frist gewahrt werden.*

(4) *Wenn ein Eisenbahnfrachtführer im Wettbewerb mit einer oder mehreren Wasserstraßen die Beförderungssätze für irgendeine Art von Frachtgut nach oder von Wettbewerbspunkten ermäßigt, so dürfen diese Sätze nicht wieder erhöht*

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:14 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

werden, es sei denn, daß — nach Untersuchung durch das Bundesverkehrsamt — die geplante Erhöhung auf anderen Veränderungen der Verhältnisse beruht, als auf dem Fortfall des Wettbewerbs der Wasserstraßen.

§ 5. Es ist gesetzwidrig, für die den Bestimmungen dieses Gesetzes unterworfenen gemeinen Frachtführer, mit anderen Frachtführern einen Vertrag, eine Vereinbarung oder eine Übereinkunft zu schließen über Verkehrsgemeinschaften (poolings) zwischen verschiedenen und miteinander in Wettbewerb stehenden Eisenbahnen, sowie über eine Verteilung der gesamten oder eines Teiles der Roh- oder Reineinnahmen unter die einzelnen Bahnen. Im Falle gleichwohl derartige Vereinbarungen abgeschlossen werden, bildet jeder Tag ihrer Fortdauer eine besondere Übertretung.

§ 6. (Gesetz vom 2. März 1889, jetzige Fassung die des Gesetzes vom 29. Juni 1906 *und 18. Juni 1910.)*

(1) Alle den Bestimmungen dieses Gesetzes unterworfenen gemeinen Frachtführer sind verpflichtet, dem durch dieses Gesetz eingesetzten Bundesamte Verzeichnisse zur Genehmigung vorzulegen, diese auch zu drucken und zur öffentlichenEinsicht auszulegen, aus denen alle Frachtsätze und sonstigen Gebühren für Beförderung zwischen verschiedenen Punkten auf den eigenen Linien und zwischen Punkten auf den eigenen Linien und Punkten auf der Linie eines anderen Frachtführers auf Eisenbahnen, Röhrenleitungen oder Wasserstraßen zu ersehen sind, wenn ein durchgehender Transportweg und direkte Frachtsätze bestehen. Wenn direkte Frachtsätze über den durchgehenden Transportweg nicht eingerichtet sind, so sind die verschiedenen, an diesem Wege beteiligten Frachtführer verpflichtet, die für die ganze Beförderungsstrecke anzuwendenden Einzelfrachtsätze und sonstigen Gebühren, wie vorstehend festgesetzt ist, vorzulegen, zu drucken und zur öffentlichen Einsichtnahme auszulegen. Diese von jedem gemeinen Frachtführer gedruckten Verzeichnisse müssen deutlich die Orte bezeichnen, zwischen denen Personen und Güter befördert werden, sie müssen die geltende Güterklassifikation enthalten und getrennt davon alle Bahnhofsgebühren, Lagergelder, Gebühren für Beförderung von Eis in Kühlwagen und alle sonstigen Gebühren, deren Veröffentlichung das Bundesamt anordnet, alle irgendwie zugestandenen Vergünstigungen oder Erleichterungen, ferner alle Festsetzungen, die in irgendeiner Weise die Berechnung der Gesamtfracht oder eines Teiles davon oder den Preis der für die Reisenden, die Versender oder die Empfänger geleisteten Verrichtungen ändern, beeinflussen oder bestimmen. Die Verzeichnisse sind deutlich mit großen Schriftzeichen zu drucken, auch müssen auf jedem Bahnhofe, an jeder Station oder in jedem Bureau der Eisenbahn, wo Reisende oder Güter zur Beförderung angenommen werden, Abdrücke an zwei öffentlichen, leicht erkennbaren Orten aufliegen, wo sie für das Publikum zugänglich sind und bequem eingesehen werden können. Die Bestimmungen dieses Absatzes finden Anwendung auf alle Arten von Verkehr, Beförderung und Verrichtungen, die in diesem Gesetze näher bestimmt sind.

(2) Alle den Bestimmungen dieses Gesetzes unterworfenen Frachtführer, die in den Vereinigten Staaten Frachtgüter zur Beförderung durch ein fremdes Land nach einem anderen Ort in den Vereinigten Staaten annehmen, sind verpflichtet, in derselben Weise ihre Frachtsätze zu drucken und zur öffentlichen Einsichtnahme auf allen Bahnhöfen und in allen Bureaus, in denen

Generated on 2019-07-31 13:14 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

derartige Güter angenommen werden, auszulegen. Die Frachtverzeichnisse müssen die durchgehenden Frachtsätze nach allen jenseits des Auslandes belegenen Orten der Vereinigten Staaten enthalten, nach denen Güter zur Beförderung angenommen werden. Falls die durchgehenden Frachtsätze für solche Güter in dieser Weise nicht veröffentlicht sind, sind die Güter, wenn sie vom Auslande wieder in die Vereinigten Staaten eintreten, gleich ausländischen Erzeugnissen zollpflichtig.

(3) Änderungen der nach den Bestimmungen dieses Paragraphen von einem gemeinen Frachtführer vorgelegten und veröffentlichten Frachtsätze und Gebühren (je für sich oder zusammen) dürfen nur nach vorheriger dreißigtägiger Bekanntgabe an das Bundesamt und an das Publikum eingeführt werden; die Veröffentlichung muß deutlich die beabsichtigten Änderungen der in Kraft befindlichen Frachtsätze und Gebühren sowie den Zeitpunkt, zu dem sie in Kraft treten sollen, enthalten. Die Änderungen sind durch den Druck von neuen Verzeichnissen oder durch deutliche Vermerke auf den in Kraft befindlichen und zur öffentlichen Einsicht aufliegenden Verzeichnissen zu bewirken. Es bleibt jedoch dem Bundesamt überlassen, nach seinem Ermessen und aus Gründen der Zweckmäßigkeit Änderungen nach kürzerer Zeit, als oben angegeben, zuzulassen oder die Bestimmungen dieses Paragraphen über Veröffentlichung, Versendung und Vorlage der Tarife zu ändern, sei es durch einzelne Erlasse oder durch eine allgemeine Anweisung.

(4) Die Namen der verschiedenen Frachtführer, die an einem direkten Tarife beteiligt sind, müssen darin aufgeführt werden, und jeder der Beteiligten mit Ausnahme dessen, der den Tarif vorlegt, muß dem Bundesamte so genauen Aufschluß über seine Mitwirkung und Beteiligung an dem Tarife geben, wie es von diesem verlangt wird; sofern dieser Anforderung genügt ist, brauchen die Frachtführer, die den Tarif einreichen, keine Abschriften der Tarife vorzulegen, in denen sie als Beteiligte namentlich aufgeführt sind.

(5) Jeder den Bestimmungen dieses Gesetzes unterworfene gemeine Frachtführer ist ferner verpflichtet, dem Amte Abschriften aller Verträge, Vereinbarungen und Übereinkünfte mit anderen gemeinen Frachtführern über alle durch dieses Gesetz betroffenen Verkehre oder einen Teil davon vorzulegen. Das Amt kann die Form vorschreiben, in der die durch diesen Paragraphen zur öffentlichen Einsicht bestimmten Preisverzeichnisse aufgestellt werden; es kann auch die Form von Zeit zu Zeit ändern, sobald es dies für zweckmäßig erachtet.

(6) Soweit dieses Gesetz nicht Abweichungen zuläßt, darf sich ein Frachtführer nur dann an der unter dieses Gesetz fallenden Beförderung von Personen oder Gütern beteiligen, wenn die Frachtsätze und Gebühren für die sie befördert werden, von ihm nach den Bestimmungen dieses Gesetzes vorgelegt und veröffentlicht sind; auch darf kein Frachtführer ein größeres oder geringeres oder überhaupt abweichendes Entgelt für derartige Beförderung von Personen oder Gütern oder für irgendeine damit zusammenhängende Verrichtung zwischen den in den Tarifen aufgeführten Stationen in Rechnung stellen oder verlangen oder annehmen, als in den dem Bundesamte vorgelegten und zurzeit in Kraft befindlichen Tarifen vorgesehen ist; ferner darf kein Frachtführer auf irgendeine Weise oder unter irgend welchem Vorwande einen Teil der so festgesetzten Frachtsätze oder Gebühren zurückzahlen oder erlassen, noch auch irgend einem Verfrachter oder einem Reisenden Vorrechte oder Vergünstigungen bei der Be-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:14 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

förderung von Sachen oder Personen gewähren, die nicht in den Tarifen vorgesehen sind. Hierbei wird stets in diesem Gesetze unter dem Worte „Frachtführer (carrier)“ der Begriff „gemeiner Frachtführer (common carrier)“ verstanden.

(7) In Kriegszeiten, oder wenn ein Krieg droht, sind auf Anordnung des Präsidenten der Vereinigten Staaten vor allen anderen Transporten in erster Linie vorzugsweise Soldaten und Kriegsmaterial zu befördern und die Frachtführer haben alle Maßregeln zu treffen, um den militärischen Verkehr abzufertigen und zu beschleunigen.

(8) *Das Amt kann Tarife, deren Genehmigung beantragt wird, zurückweisen und ihre Genehmigung verweigern, wenn sie nicht gesetzmäßige Auskunft geben über ihr wirkliches Datum. Jeder so vom Amte zurückgewiesene Tarif ist ungültig und seine Anwendung gesetzwidrig.*

(9) *Jeder Frachtführer, Verwalter oder Bevollmächtigte verwirkt im Falle fahrlässiger oder vorsätzlicher Zuwiderhandlung gegen die unter diesen Paragraphen fallenden Bestimmungen einer von dem Amt getroffenen und veröffentlichten Maßregel oder einer von ihm erlassenen Anordnung eine Strafe von fünfhundert Dollars für jede widerrechtliche Handlung und von fünfundzwanzig Dollars für jeden Tag, an dem das widerrechtliche Verhalten fortgesetzt wird. Die Strafe fließt den Vereinigten Staaten zu und kann von diesen im Wege der Zivilklage eingefordert werden.*

(10) *Wird an den an späterer Stelle dieses Paragraphen näher bezeichneten Vertreter eines den Bestimmungen dieses Gesetzes unterworfenen gemeinen Frachtführers von einer Person oder Gesellschaft eine schriftliche Anfrage gerichtet wegen schriftlicher Auskunft über die Frachtsätze oder Gebühren für eine im einzelnen dargelegte Beförderungsleistung zwischen genau bezeichneten Orten auf Grund von Verzeichnissen oder Tarifen, an denen der Frachtführer beteiligt ist, und weigert sich oder unterläßt es der Frachtführer, die schriftliche Auskunft innerhalb gehöriger Frist zu erteilen, oder macht er falsche Angaben über den anzuwendenden Frachtsatz, und wird infolgedessen der Anfragende geschädigt, sei es durch Verfrachtung über einen Weg, dessen eigentlicher Frachtsatz höher ist als der über einen anderen zulässigen Weg, sei es, daß er einen Kauf- oder anderen Vertrag abgeschlossen hat, nach dem er zur Zahlung der Beförderungskosten verpflichtet ist, so verwirkt der Frachtführer eine Strafe von zweihundertfünfzig Dollars. Die Strafe fließt den Vereinigten Staaten zu und kann von diesen im Wege der Zivilklage eingefordert werden.*

(11) *Jede Eisenbahn ist verpflichtet, dauernd auf jeder Station, die Fracht zur Beförderung annimmt, an deutlich sichtbarer Stelle den Namen eines in dem Stationsorte wohnhaften Vertreters anzubringen, an den Anfragen wegen der in diesem Paragraphen vorgeschriebenen, auf schriftliches Ersuchen zu gewährenden Auskunft gerichtet werden können. Wenn die Eisenbahn nicht für einen solchen Anschlag auf den Stationen sorgt, so genügt es, die Anfrage in etwa folgender Form an die Eisenbahn zu richten: „An den Stationsagenten der . . . . . -Gesellschaft bei der Station . . . . . .“, wobei unter Angabe des zuständigen Postamts der Name der Eisenbahn und der Station an den offengelassenen Stellen einzufügen ist, und die so adressierte Anfrage portofrei in einem Postamt aufzugeben.*

§ 7. Es ist gesetzwidrig, wenn ein gemeiner Frachtführer einer Vereinigung beitritt, einen Vertrag schließt oder eine Verabredung trifft, die ausgesprochener-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:14 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

maßen oder stillschweigend den Zweck verfolgen, durch Änderung des Fahrplanes, durch Wagenwechsel oder sonst irgendwie die durchgehende Beförderung von Gütern zwischen Abgangs- oder Bestimmungsort willkürlich zu verhindern. Ungeachtet einer etwaigen Umladung, eines Aufenthaltes oder einer Unterbrechung gilt eine derartige Beförderung von Gütnrn als eine ununterbrochene, wenn nicht die Umladung, der Aufenthalt oder die Unterbrechung in gutem Glauben zu irgend einem notwendigen Zwecke und ohne die Absicht bewirkt war, einen ununterbrochenen Transport zu vermeiden oder den Transport unnötigerweise zu unterbrechen oder die Bestimmungen dieses Gesetzes zu umgehen.

§ 8. Wenn ein den Bestimmungen dieses Gesetzes unterworfener gemeiner Frachtführer irgendeine Handlung begeht oder begehen läßt, die durch dieses Gesetz verboten ist, oder für ungesetzlich erklärt wird, oder wenn er es unterläßt eine Handlung zu begehen, die dieses Gesetz vorschreibt, so haftet der Frachtführer den durch diese Handlung oder Unterlassung geschädigten Personen zum vollen Betrage des ihnen erwachsenen Schadens und außerdem für einen entsprechenden Teil der Anwaltsgebühren, der vom Gerichtshofe in jedem Falle als ein Teil der Prozeßkosten festzusetzen ist.

§ 9. Die durch einen den Bestimmungen dieses Gesetzes unterworfenen Frachtführer geschädigten Personen haben das Recht, entweder vor dem in diesem Gesetze eingesetztem Amte oder vor einem zur Entscheidung dieser Angelegenheiten zuständigen Bezirks- oder Kreisgerichte der Vereinigten Staaten Klage zu erheben;[1]) diese beiden Rechtsmittel können aber nicht gleichzeitig in Anwendung gebracht werden, es ist vielmehr in jedem Falle die Wahl zwischen beiden zu treffen. Der zuständige Gerichtshof hat das Recht, die Direktoren, Beamten, Verwalter, Bevollmächtigten oder Agenten der beklagten Bahn zn zwingen, vor ihm zu erscheinen und Zeugnis abzulegen, auch die Vorlage der Bücher und Urkunden der Eisenbahn oder einer anderen am Prozeß beteiligten Gesellschaft zu erzwingen.

§ 10. (Geändert nach Gesetz vom 2. März 1889 *und 18. Juni 1910.)* (1) Wenn ein den Bestimmungen dieses Gesetzes unterworfener gemeiner Frachtführer oder, wenn dieser eine Gesellschaft darstellt, einer ihrer Direktoren

---

[1]) Soweit in diesem Bundesgesetz eine Mitwirkung der ordentlichen Gerichte in Frage kommt, sind grundsätzlich und der Regel nach — von einigen Ausnahmen abgesehen — die Bundesgerichte zuständig. Diese sind dreierlei Art. Die untersten Gerichte sind die District-Courts, von denen 80 bestehen, dann kommen die diesen teilweise gleich- teilweise übergeordneten Circuit-Courts, von denen 9 vorhanden sind, die höchste Instanz ist der Supreme-Court. Die Bestimmungen über die Zuständigkeit der beiden unteren Gerichtshöfe sind sehr verwickelte, ihre Erörterung gehört nicht hierher, ebensowenig lassen sich diese Verhältnisse mit den deutschen vergleichen, weshalb auch eine genaue Übersetzung der Benennung der Gerichte nicht möglich ist. Um die vielen Wiederholungen englischer Ausdrücke im Text zu vermeiden, ist daher District-Court mit Bezirksgericht und Circuit-Court mit Kreisgericht wiedergegeben worden. Vgl. auch Freund: Das öffentliche Recht der Vereinigten Staaten von Amerika. Tübingen 1911, S. 154 ff. Dieser braucht die Bezeichnungen Distriktsgericht und (für Circuit-Court) Bezirksgericht.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:14 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

oder Beamten, Verwalter, Bevollmächtigten, Pächter, Agenten oder sonstigen Angestellten allein oder in Gemeinschaft mit anderen absichtlich irgendeine Handlung begeht oder begehen läßt, duldet oder gestattet, die in diesem Gesetze als ungesetzlich verboten ist, oder wenn er daran mithilft oder dabei beharrt; oder wenn er eine durch dieses Gesetz vorgeschriebene Handlung absichtlich nicht ausführt oder unterläßt, oder absichtlich duldet, daß eine vorgeschriebene Handlung nicht geschieht, oder sich an dieser Unterlassung beteiligt, oder dabei verharrt; oder wenn eine der vorbezeichneten Personen sich einer Übertretung dieses Gesetzes, *für die eine besondere Strafbestimmung nicht besteht,* schuldig macht, *oder wenn sie* an einer solchen hilft, oder dabei beharrt, so ist sie eines Vergehens (misdemeanor) schuldig und wird, falls sie dessen vor einem zuständigen Gerichtshofe der Vereinigten Staaten überführt wird, mit einer Geldbuße bis zu 5000 Dollars für jeden einzelnen Übertretungsfall bestraft mit der Maßgabe daß, wenn das Vergehen, dessen die Person, wie vorbemerkt, überführt ist, eine ungesetzliche Bevorzugung bei der Erhebung von Frachten oder Gebühren für die Beförderung von Personen oder Gütern bildet, eine solche Person neben der hier vorgesehenen Geldbuße mit Zuchthausstrafe bis zu zwei Jahren, oder, nach dem Ermessen des Gerichtshofes, mit Geld- und Zuchthausstrafe belegt werden kann.

(2) Jeder den Bestimmungen dieses Gesetzes unterworfene gemeine Frachtführer oder, wenn dieser eine Gesellschaft darstellt, jeder ihrer Beamten oder Agenten oder jede für eine solche Gesellschaft handelnde oder von ihr angestellte Person, die mit falscher Rechnung, falscher Klassifikation, falschem Wiegen oder falscher Gewichtsangabe, oder durch irgend andere Mittel oder Kniffe irgend einer Person wissentlich oder absichtlich hilft oder wissentlich gestattet oder erlaubt, daß ihre Güter zu geringeren, als den gewöhnlichen, in Geltung befindlichen Frachtsätzen befördert werden, ist eines Vergehens (misdemeanor) schuldig und kann, wenn er dessen von einem in dem Bezirk, in dem das Vergehen verübt ist, zuständigen Gerichtshofe der Vereinigten Staaten überführt wird, für jeden Übertretungsfall mit einer Geldbuße bis zu 5000 Dollars oder Zuchthausstrafe bis zu zwei Jahren, oder nach dem Ermessen des Gerichts auch beiden Strafen belegt werden.

(3) Jede Person, *Körperschaft oder Gesellschaft und* jeder ihrer Beamten und Agenten [1]), der einem den Bestimmungen dieses Gesetzes unterworfenen gemeinen Frachtführer Güter zur Beförderung übergibt, oder für den als Versender oder Empfänger ein Frachtführer Güter befördert, und der dabei wissentlich und absichtlich, *unmittelbar oder mittelbar, persönlich oder durch einen Angestellten, Beamten, Agenten oder auf andere Weise,* durch falsche Rechnung, falsche Klassifikation, falsche Angabe des Inhalts der Verpackung *oder der Substanz des Gutes,* falsche Angabe des Gewichts, *falsche Erklärungen* oder durch irgendwelche andere Mittel oder Kniffe, sei es mit oder ohne Zustimmung oder ausdrückliche Erlaubnis des Frachtführers, *seines Agenten oder Beamten* sich Beförderungspreise für solche Güter gewähren läßt *oder gewähren zu lassen versucht,* die geringer sind, als die gewöhnlichen in Kraft stehenden Tarife; *oder wer wissentlich und absichtlich, unmittelbar oder mittelbar, persönlich oder durch*

---

[1]) Bisher hieß es hier: Jede Person und jeder Beamte und Agent irgend einer Körperschaft oder Gesellschaft.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:15 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

einen Angestellten, Beamten, Agenten oder auf andere Weise, durch falsche Erklärung oder Vorspiegelung über die Kosten, die Bedeutung, die Art und den Umfang von Beschädigungen, durch die Benutzung falscher Bescheinigungen, Verladescheine, Quittungen, Belegscheine, Listen, Rechnungen, Schuldscheine, Erklärungen, beschworene Urkunden oder Aussagen, wenn ihm bekannt ist, daß sie falsch, zum Schein oder betrügerisch ausgestellt sind, oder daß eine Feststellung oder Eintragung in ihnen falsch, zum Schein oder betrügerisch erfolgt ist, sich eine Vergütung, Erstattung oder Zahlung für Beschädigung oder sonst in Verbindung mit oder entspringend aus der Beförderung oder aus dem Beförderungsvertrage des Gutes, sei es mit oder ohne Zustimmung oder ausdrückliche Erlaubnis des Frachtführers, gewähren läßt oder gewähren zu lassen versucht, um die Vergütung des Frachtführers für die Beförderung, vor oder nach der Frachtzahlung, tatsächlich unter die Höhe der gewöhnlichen in Kraft stehenden Tarife herabzusetzen, ist der Täuschung schuldig, *die* hiermit für ein Vergehen (misdemeanor) erklärt wird, und kann, wenn sie dessen von einem in dem Bezirk, in dem das Vergehen *ganz oder teilweise* verübt ist, zuständigen Bundesgerichte überführt wird, für jeden Übertretungsfall mit einer Geldbuße bis zu 5000 Dollars oder Zuchthausstrafe bis zu zwei Jahren, oder nach dem Ermessen des Gerichts auch beiden Strafen belegtwerden. *Auf juristische Personen findet die Zuchthausstrafe keine Anwendung.*

(4) Jeder Privatmann oder jeder Beamte oder Bevollmächtigte einer Gesellschaft, der durch Zahlung von Geld oder Hingabe eines anderen Wertgegenstandes, durch Überredung oder in anderer Weise einen den Bestimmungen dieses Gesetzes unterworfenen Frachtführer oder einen von dessen Beamten oder Bevollmächtigten verleitet *oder zu verleiten versucht,* zu seinen Gunsten und zum Schaden eines anderen Versenders oder Empfängers unbillige und gesetzwidrige Bevorzugungen zu gewähren, oder der einem Frachtführer bei derartigen unbilligen Bevorzugungen hilft, oder ihn dazu anstiftet, ist eines Vergehens (misdemeanor) schuldig und kann, wenn er dessen von einem in dem Bezirk, in dem das Vergehen verübt ist, zuständigen Gerichtshofe der Vereinigten Staaten überführt wird, für jeden Übertretungsfall mit einer Geldstrafe bis zu 5000 Dollars oder Zuchthausstrafe bis zu zwei Jahren, oder nach dem Ermessen des Gerichts auch beiden Strafen belegt werden und jede solche Person, Körperschaft oder Gesellschaft haftet, zusammen mit dem gemeinen Frachtführer, als Gesamtschuldner, für den aus dieser unbilligen Bevorzugung erwachsenden Schaden, den ein Versender oder Empfänger vor einem zuständigen Bundesgericht einklagt.

§ 11. Es wird hiermit ein Bundesamt eingesetzt, das die Bezeichnung „Interstate-Commerce Commission" führt und aus 5 Mitgliedern besteht, die vom Präsidenten der Vereinigten Staaten unter Beirat und Bestätigung des Senates ernannt werden. Die ersternannten Mitglieder dieses Amtes bleiben 2, 3, 4, 5 und 6 Jahre im Amte, gerechnet vom 1. Januar 1887 ab. Die Amtsdauer für jeden einzelnen ist vom Präsidenten zu bestimmen. Ihre Nachfolger werden regelmäßig auf je 6 Jahre ernannt. Im Falle ein Mitglied an die Stelle eines anderen ausgeschiedenen Mitgliedes tritt, dauert sein Amt so lange, wie das des Mitgliedes, in dessen Stelle es eingetreten ist. Die Mitglieder können, wenn sie ihrer Aufgabe nicht gewachsen sind, ihre Pflichten vernachlässigen, oder wegen sonstiger Ungehörigkeiten vom Präsidenten ihres Amtes enthoben werden. Es dürfen jedesmal nicht mehr als 3 Mitglieder des Amtes derselben politischen

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:15 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Partei angehören. Beamte allgemeiner Verkehrsanstalten im Sinne dieses Gesetzes, oder Personen, die in unmittelbaren Beziehungen zu solchen stehen, Aktien oder Obligationen von ihnen besitzen oder sonst irgendwie finanziell an ihnen beteiligt sind, dürfen nicht in das Amt berufen werden. Seine Mitglieder dürfen kein eigenes Geschäft betreiben oder sonst eine Berufung oder Anstellung annehmen. Wenn ein Migtlied ausscheidet, so haben die übrig bleibenden Mitglieder in vollem Umfang die Befugnisse des Amts wahr zu nehmen (vgl. jedoch § 24 des Gesetzes.

§ 12. (Mit den Änderungen der Gesetze vom 2. März 1889 und 10. Februar 1891.) (1) Das in dieser Weise gebildete Amt hat die Befugnis, in die Geschäftsführung aller diesem Gesetz unterworfener gemeinen Frachtführer Einsicht zu nehmen und sich über die Art und Weise ihres Betriebes in allen Einzelheiten so weit zu unterrichten, als dies zur vollständigen Erfüllung aller ihm übertragenen Aufgaben erforderlich ist. Das Amt ist hiermit ermächtigt und verpflichtet, die Ausführung der Bestimmungen dieses Gesetzes zu erzwingen; auf Antrag des Amtes ist jeder Staatsanwalt verpflichtet, nach der Anweisung des Generalstaatsanwalts alle Schritte vor den zuständigen Gerichten zu tun, um die Ausführung der Bestimmungen dieses Gesetzes zu erzwingen und seine Übertretungen zu bestrafen; die Kosten und Auslagen für derartige Verfolgungen fallen der Staatskasse zur Last. Für Zwecke dieses Gesetzes ist das Amt auch ermächtigt, Zeugen unter Androhung der Folgen für ihr Nichterscheinen (by subpoena) vorzuladen und auch zu vernehmen, und die Vorlage aller Bücher, Urkunden, Tarife, Verträge, Vereinbarungen und sonstigen Schriftstücke zu verlangen, die zur Aufklärung nötig sind; falls der Vorladung nicht gehorcht wird, steht dem Amte oder einer vor ihm erscheinenden Partei das Recht zu, zur Mitwirkung und Unterstützung bei dieser Beweiserhebung auch die Hilfe eines Bundesgerichts anzurufen. Das Kreisgericht, vor dem eine solche Untersuchung anhängig gemacht wird, hat das Recht, falls irgendein den Bestimmungen dieses Gesetzes unterworfener gemeiner Frachtführer oder eine andere Person einer von dem Amte an sie ergangenen Aufforderung oder Vorladung nicht folgt oder Folge zu leisten sich weigert, den Befehl zu erlassen, daß der Frachtführer oder die andere Person vor dem Amte erscheint, auf Verlangen seine Bücher und Urkunden vorlegt und das von ihm verlangte Zeugnis ablegt. Unterläßt er, diesem Befehle zu gehorchen, so wird dies bestraft als Mißachtung des Gerichtshofes. Die Behauptung, daß ein solches Zeugnis oder ein solcher Urkundenbeweis dazu führen könne, die Zeugnis ablegende Person einer strafbaren Handlung zu bezichtigen, ist kein Grund zur Zeugnisverweigerung; doch soll ein solches Zeugnis oder ein solcher Urkundenbeweis in einem Strafprozesse nicht gegen die betreffende Person benutzt werden.

(2) Die Aussage eines Zeugen kann auf Antrag einer Partei in den vor dem Bundesamt anhängigen Untersuchungen zu Protokoll genommen werden. Das Bundesamt kann auch von Amts wegen in den vor ihm anhängigen Verfahren und Untersuchungen, und zwar jederzeit, die Protokollierung einer Aussage anordnen. Solche Protokolle können aufgenommen werden vor jedem Richter eines Bundesgerichts, jedem Mitglied eines Bezirksgerichts, jedem Sekretär eines Kreis- oder Bezirksgerichts, jedem Vorsitzenden, Beisitzer oder Richter in einem höchsten oder höheren Gerichtshof, dem Oberbürgermeister oder

Generated on 2019-07-31 13:15 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Bürgermeister einer Stadt, dem Richter eines einzelstaatlichen Gerichtshofs, oder einem öffentlichen Notar, der weder Berater noch Anwalt der einen oder anderen Partei ist, noch an dem Ausgang des Verfahrens oder der Untersuchung ein Interesse hat. Eine solche Protokollierung muß vorher von der darauf antragenden Partei oder ihrem Anwalt in angemessener Weise der Gegenpartei oder ihrem Anwalt, je nachdem jene oder dieser am nächsten zu erreichen ist, bekanntgemacht werden; die Bekanntmachung muß den Namen des Zeugen sowie Zeit und Ort der Protokollierung enthalten. Jedermann kann zum Erscheinen, zur Zeugnisablegung und zur Erklärung seiner Aussage zu Protokoll in derselben Weise gezwungen werden, wie nach den vorstehenden Bestimmungen Zeugen zum Erscheinen, zur Zeugnisablegung und zur Erklärung ihrer Aussage zu Protokoll vor dem Bundesamt angehalten werden können.

(3) Jedermann, der in dieser Weise seine Aussage zu Protokoll erklärt, ist eindringlich zu verwarnen und er hat die Richtigkeit seiner Aussage zu beschwören oder an Eidesstatt zu versichern. Seine Aussage ist von dem das Protokoll aufnehmenden Beamten oder unter dessen Leitung niederzuschreiben und nach Vollendung der Niederschrift von dem Zeugen zu unterschreiben.

(4) Wenn ein Zeuge in einem fremden Lande zu Protokoll vernommen werden soll, so ist das Protokoll von einem Beamten oder einer anderen Person aufzunehmen, die das Amt bestimmt, oder über die die Parteien sich in einer an das Amt einzureichendeu schriftlichen Vereinbarung verständigen. Alle Protokolle sind alsbald dem Amt einzureichen.

(5) Zeugen, die diesen Vorschriften gemäß zu Protokoll vernommen werden, und die das Protokoll aufnehmenden Beamten oder sonstigen behördlichen Personen können jeder für sich dieselben Gebühren beanspruchen, wie sie für die gleichen Verrichtungen bei den Bundesgerichten gezahlt werden.

§ 13. *(Mit den Aenderungen des Gesetzes vom 18. Juni 1910.)* (1) Einzelne Personen, Geschäfte, Körperschaften, *Gesellschaften,* Handels-, Ackerbau- und Gewerbevereine *sowie andere Vereinigungen* und politische oder Gemeindeverbände können, wenn sie in irgend einer Weise Handlungen oder Unterlassungen eines gemeinen Frachtführers als einen Verstoß gegen die Bestimmungen dieses Gesetzes ansehen, sich unter kurzer Darlegung des Tatbestandes beschwerdeführend an das Amt wenden. Dieses hat dann den Beklagten *unter Mitteilung der Angaben* aufzufordern, dem Beschwerdeführer Genüge zu leisten oder sich schriftlich binnen einer von dem Amte festzusetzenden angemessenen Frist zu verantworten. Wenn der Frachtführer innerhalb der gesetzten Frist die bezeichneten Anstände beseitigt, so wird der Verstoß gegen die gesetzlichen Bestimmungen als gesühnt angesehen. Befriedigt er dagegen die Beschwerdeführer innerhalb der gesetzten Frist nicht, oder liegt sonst ausreichender Grund vor, eine nähere Untersuchung der Beschwerde einzuleiten, so hat das Amt eine solche Untersuchung in der ihm geeignet erscheinenden Art und Weise zu veranstalten.

(2) In derselben Weise *und mit denselben Befugnissen* hat das Amt auch alle von den Eisenbahnaufsichtsämtern der Bundesstaaten oder Territorien vorgebrachten Beschwerden auf deren Ersuchen zu prüfen und zu erledigen. *Das Bundesverkehrsamt ist aber auch berechtigt, jederzeit von Amts wegen Untersuchungen anzustellen in allen Angelegenheiten, in denen nach den Vorschriften dieses Gesetzes Beschwerden an das Amt zugelassen sind, oder bei*

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:15 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

denen Fragen, die unter dieses Gesetz fallen, aufgeworfen werden, oder die die Durchführung dieses Gezetzes betreffen. Bei den von Amts wegen angestellten Untersuchungen hat das Amt dieselben Befugnisse, als wenn eine Beschwerde oder ein Anspruch nach den Vorschriften dieses Gesetzes bei ihm angebracht wäre. Dabei ist die Befugnis eingeschlossen, die erforderlichen Anordnungen zu treffen und durchzuführen, soweit sie mit der Untersuchung in Zusammenhang stehen, abgesehen von Anordnungen auf Geldzahlungen.

(3) Jeder Beschwerde ist Folge zu geben, auch wenn eine unmittelbare Schädigung des Beschwerdeführers nicht vorliegt.

§ 14. (Mit den Änderungen der Gesetze vom 2. März 1889 und 29. Juni 1906.) (1) Wenn von dem Bundesverkehrsamt eine Untersuchung angestellt wird, so ist es verpflichtet, einen schriftlichen Bericht darüber zu erstatten, der die Beschlüsse des Amtes sowie seine Entscheidung und die ergangenen Befehle und Aufforderungen darzulegen hat. Für den Fall, daß auf eine Entschädigung erkannt wird, muß ein solcher Bericht die Tatsachen enthalten, auf Grund derer das Erkenntnis ergangen ist.

(2) Alle Berichte über die vom Amte angestellten Untersuchungen sind zu sammeln; außerdem ist in jedem einzelnen Falle eine Abschrift des Berichts der Partei, die die Klage erhoben hat, und den gemeinen Frachtführern, gegen die die Klage gerichtet war, zuzustellen. Das Amt hat die Veröffentlichung seiner Berichte und Entscheidungen so zu veranlassen, daß sie möglichst bekannt werden und benutzt werden können. Derartige amtliche Veröffentlichungen bilden vollen Beweis der darin enthaltenen Berichte und Entscheidungen des Amtes vor allen Bundesgerichten und einzelstaatlichen Gerichten, ohne daß es eines weiteren Beweises oder einer weiteren Beglaubigung bedarf. Das Amt hat auch den Druck seiner Jahresberichte behufs ihrer rechtzeitigen Mitteilung zu veranlassen.

§ 15. (Mit den Änderungen der Gesetze vom 29. Juni 1906 *und 18. Juni 1910.)* (1) Das Bundesamt ist befugt und ermächtigt, wenn immer es nach genauer Untersuchung einer gemäß § 13 dieses Gesetzes erhobenen Klage *oder nach genauer Untersuchung bei einer von Amts wegen eingeleiteten Prüfung (entweder im Anschluß an eine schwebende Klage oder ohne jede Klage)* die Überzeugung gewonnen haben sollte, daß irgendein Frachtsatz oder irgend eine Gebühr, die von einem oder mehreren diesem Gesetze unterworfenen gemeinen Frachtführern *im inneren oder direkten Verkehr* für die Beförderung von Personen oder der im § 1 dieses Gesetzes genannten Güter *oder telegraphischen und telephonischen Nachrichten* gefordert wird, in Rechnung gestellt oder eingezogen ist, oder daß irgend eine *für den inneren oder direkten Verkehr gültige Klassifikation,* Anordnung und Verfügung solcher *diesem Gesetz unterworfener* Frachtführer ungerecht und unbillig ist, oder ungerechterweise verschieden angewendet wird oder pflichtwidrigerweise jemandem einen Vorzug gewährt, oder in anderer Beziehung die Bestimmungen dieses Gesetzes verletzt, zu bestimmen und vorzuschreiben, welche Gebühren oder Frachtsätze *für den inneren oder direkten Verkehr* als gerecht und billig künftig in solchen Fällen als Höchstsätze erhoben werden sollen und welche *für den inneren oder direkten Verkehr gültige Klassifikationen,* Anordnungen und Verfügungen künftighin als gerechte, anständige und vernünftige befolgt werden sollen, und eine Verfügung zu erlassen, daß der *oder die* Frachtführer von solcher Verletzung des Gesetzes

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:15 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Abstand nehmen und künftighin für eine derartige Beförderung *oder Nachrichtenübermittelung* keinen Frachtsatz und keine Gebühren veröffentlichen, fordern oder einziehen soll, die die vom Staate festgesetzten Höchstsätze übersteigen, und daß er nach den vom Amte getroffenen *Klassifikationen,* Anordnungen und Verfügungen verfahren, *sie annehmen und beobachten* soll. Alle Anordnungen des Amtes, ausgenommen Zahlungsbefehle, sollen erst nach Ablauf einer angemessenen Zeit, die nicht weniger als dreißig Tage betragen darf, in Kraft treten und innerhalb eines Zeitraumes, der in dem Aufforderungsschreiben von dem Amt vorgeschrieben ist, jedoch nicht länger als zwei Jahre, in Kraft bleiben, wenn die Anordnung nicht von dem Amte oder einem zuständigen Gerichte zeitweilig außer Kraft gesetzt oder geändert oder aufgehoben wird. Wenn einer oder mehrere Frachtführer bei Ausführung einer solchen Anordnung des Amtes oder in anderer Hinsicht sich über die Verteilung der durchgehenden Gebühren oder Frachtsätze untereinander nicht einigen sollten, so ist das Amt befugt, in einer ergänzenden Anordnung nach Prüfung der Sache die gerechte und billige Verteilung solcher durchgehender Frachtsätze auf jeden beteiligten Frachtführer anzuordnen. Eine derartige Ergänzung gilt als ein Teil der ursprünglichen Anordnung.

(2) *Wenn dem Amt Tarife zur Genehmigung vorgelegt werden, die für den inneren Verkehr einer Bahn oder für den direkten Verkehr neue Beförderungssätze, Gebühren, Klassifikationen oder neue Bedingungen oder Ausführungsvorschriften mit Bezug auf Beförderungssätze oder Gebühren festsetzen, so ist das Amt befugt, auf Klage oder von Amts wegen sofort und, nach eigenem Ermessen, auch ohne eine Erwiderung oder ein sonstiges förmliches Vorbringen des oder der beteiligten Frachtführer abzuwarten, aber nach gehöriger Kenntnisgabe in eine Untersuchung über die Angemessenheit der Beförderungssätze, Gebühren, Klassifikationen, Bedingungen und Ausführungsvorschriften einzutreten; solange in der schwebenden Untersuchung eine Entscheidung nicht getroffen ist, kann das Amt unter schriftlicher Angabe der Gründe an den oder die Frachtführer das Inkrafttreten der Tarife aufschieben und die Anwendung der Beförderungssätze, Gebühren, Klassifikationen, Bedingungen und Ausführungsvorschriften aussetzen, jedoch höchstens für einhundert und zwanzig Tage von dem Zeitpunkt ab, an dem andernfalls die Beförderungssätze, Gebühren, Klassifikationen, Bedingungen und Ausführungsvorschriften in Kraft getreten wären; und wenn die Untersuchung, sei es vor oder nach dem Inkrafttreten der Beförderungssätze, Gebühren, Klassifikationen, Bedingungen und Ausführungsvorschriften, abgeschlossen ist, kann das Amt mit Bezug auf die Beförderungssätze, Gebühren, Klassifikationen, Bedingungen und Ausführungsvorschriften solche Anordnungen treffen, wie sie in dem Verfahren zugelassen sind, das nach dem Inkrafttreten von Beförderungssätzen, Gebühren, Klassifikationen, Bedingungen und Ausführungsvorschriften eröffnet wird. Kann aber die Untersuchung während der Dauer der Aussetzung des Inkrafttretens nicht abgeschlossen werden, so kann das Bundesverkehrsamt nach freiem Ermessen die Aussetzung für einen weiteren Zeitraum von nicht über sechs Monaten anordnen. Bei Untersuchungen über Tariferhöhungen, die nach dem 1. Januar 1910 stattgefunden haben, oder die nach der Verabschiedung dieses Gesetzes vorgenommen werden sollen, trifft die Beweislast dafür, daß die Tariferhöhung gerecht und vernünftig ist, den gemeinen Frachtführer; und das Amt hat der Untersuchung und Entscheidung*

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:15 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

solcher Fragen den Vorrang vor allen anderen bei ihm anhängigen Fragen einzuräumen und so schleunig wie möglich seine Entscheidung zu treffen.

(3) Das Amt ist auch befugt, nach Prüfung einer Klage *oder von Amts wegen* durchgehende Abfertigung, *für den direkten Verkehr geltende Klassifikationen* und direkte Höchsttarifsätze festzusetzen und die Verteilung solcher Frachtsätze nach den vorstehend angegebenen Grundsätzen anzuordnen, ferner die Vorschriften und Bestimmungen, unter denen derartige direkte Tarife anzuwenden sind, festzusetzen, *wenn die Frachtführer selbst sich geweigert oder es verabsäumt haben, freiwillig solche durchgehende Abfertigung und für den direkten Verkehr geltende Klassifikationen und Tarife einzuführen;* diese Bestimmung findet auch Anwendung, wenn einer der beteiligten Frachtführer eine Wasserstraße ist.

(4) *Das Amt darf jedoch durchgehende Abfertigungen, Klassifikationen oder Sätze nicht einführen zwischen elektrischen Straßenbahnen, die neben ihrem Personen- und Expreßgeschäft sich nicht mit dem allgemeinen Frachtbeförderungsgeschäft befassen, und Eisenbahnen von anderer Art; auch ist das Amt nicht berechtigt, die Abfertigung, Klassifikation, die Beförderungssätze oder die Gebühren zu bestimmen, wenn die Beförderung vollständig zu Wasser erfolgt. Jede durch dieses Gesetz berührte Beförderung zu Wasser unterliegt den für die Wasserbeförderung geltenden Gesetzen und Verordnungen.*

(5) *Bei der Einführung solcher durchgehender Verkehre kann das Amt nicht ohne Zustimmung der Gesellschaft verlangen, daß sie in die durchgehenden Tarife wesentlich weniger als die Gesamtlänge ihrer Bahnen und solcher Zwischenstrecken aufnimmt, die in Verbindung und unter gemeinsamer Verwaltung oder Aufsicht mit den eigenen Bahnen betrieben werden und zwischen den Endpunkten der in Aussicht genommenen durchgehenden Strecke liegen, es sei denn, daß dadurch eine solche durchgehende Strecke unverhältnismäßig lang werden würde im Vergleich mit einer anderen sonst für den durchgehenden Verkehr zu bildenden Strecke.*

(6) *Wenn nach den Vorschriften dieses Gesetzes zur Zeit der Auflieferung eines Gutes an eine Eisenbahngesellschaft, die gemeiner Frachtführer ist, zwei oder mehrere durchgehende Strecken mit direkten Sätzen für die Beförderung des Gutes zwischen dem Versand- und dem Empfangsort bestehen, so ist der Absender, sei es eine einzelne Person, eine Firma oder eine Körperschaft, berechtigt, schriftlich anzuordnen, über welche der mit durchgehenden Tarifen versehenen Strecken die Beförderung nach der Bestimmungsstation stattfinden soll; und demgemäß ist es die Pflicht des ersten Frachtführers, das Gut richtig zu leiten und einen direkten Frachtbrief über den gewünschten Weg auszustellen und die direkte Abfertigung bei der Beförderung über die eigenen Linien und bei der Uebergabe an die anschließenden Linien zu beachten; und jeder der anschließenden Frachtführer ist verpflichtet, bei der Annahme des Gutes, bei der Beförderung über die bezeichneten Linien und bei der Ablieferung an den nächsten Frachtführer oder den Empfänger die Wegevorschriften in dem Frachtbrief zu beachten. Der Verfrachter ist während des ganzen Verlaufes der Beförderung berechtigt, soweit Wettbewerbslinien an einer Strecke mit durchgehenden Tarifen beteiligt sind, zu bestimmen, über welche der Wettbewerbslinien sein Gut befördert werden soll.*

(7) *Ein diesem Gesetz unterworfener gemeiner Frachtführer, ein Beamter,*

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:15 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Agent oder Angestellter eines solchen oder irgendeine andere Person oder Körperschaft, die von einem solchen gemeinen Frachtführer ordnungsmäßig bevollmächtigt ist, in derartigen Fällen Auskunft zu erteilen, handeln gesetzwidrig, wenn sie anderen Personen oder Körperschaften als dem Versender und Empfänger ohne Einverständnis der letzteren über die Beschaffenheit, Art, Menge, den Bestimmungsort, Empfänger oder den Leitungsweg des dem gemeinen Frachtführer für zwischenstaatliche Beförderung angebotenen oder aufgelieferten Guts wissentlich Mitteilungen machen oder solche zu erhalten Gelegenheit geben, soweit solche Mitteilungen zum Nachteil oder Schaden des Versenders oder Empfängers verwertet werden oder seine geschäftlichen Maßnahmen einem Konkurrenten aufdecken könnten. Ebenso gesetzwidrig handelt eine Person oder Körperschaft, die solche Mitteilungen zu erhalten bemüht ist oder wissentlich empfängt. Durch dieses Gesetz soll jedoch in keiner Weise verhindert werden, daß solche Mitteilungen gemacht werden im Verlauf eines bei einem einzelstaatlichen oder Bundesgericht schwebenden Prozesses oder gegenüber einem in Ausübung seines Amtes handelnden Beamten oder Bevollmächtigten der Regierung der Vereinigten Staaten, eines Einzelstaats oder Territoriums oder gegenüber einem Beamten oder einer anderen gehörig ermächtigten Person, die solche Mitteilungen zum Zwecke der Verfolgung von Personen, die einer strafbaren Handlung angeklagt oder verdächtig sind, erfordern; oder daß solche Mitteilungen von einem gemeinen Frachtführer einem anderen Frachtführer oder seinem gehörig ermächtigten Agenten gemacht werden zum Zwecke der Begleichung ihrer wechselseitigen Forderungen, wie es im Geschäftsgebahren solcher Frachtführer üblich ist.

(8) *Jede Person, Körperschaft oder Gesellschaft, die eine der Vorschriften des letzten Absatzes dieses Paragraphen verletzt, ist eines Vergehens (misdemeanor) schuldig und verfällt für jede Gesetzesverletzung nach Ueberführung in eine den Vereinigten Staaten zu zahlende Geldstrafe bis zu eintausend Dollars.*

(9) Wenn der Eigentümer von Gütern, die auf Grund dieses Gesetzes befördert werden, mittelbar oder unmittelbar einen Dienst leistet, der mit einer solchen Beförderung in Zusammenhang steht, oder seine Mitwirkung für diesen Zweck zur Verfügung stellt, so darf die Gebühr und Verfügung hierfür nicht mehr betragen, als es billig und angemessen ist, und das Amt ist befugt, nach Untersuchung einer deswegen etwa angebrachten Klage *oder von Amts wegen*, festzusetzen, welche angemessene Gebühr höchstens von den Frachtführern für derartige Dienstleistungen oder für eine derartige Mitwirkung zu bezahlen ist, auch kann das Amt diese Gebühr in einer besonderen Anordnung festsetzen, die dieselbe Kraft und Wirkung haben und in derselben Weise durchgeführt werden soll, wie die zuvor in diesem Paragraphen erwähnten Anordnungen.

(10) Die vorstehende Aufzählung der Befugnisse schließt andere Befugnisse nicht aus, die das Amt sonst ausüben will, um eine Anordnung nach den Bestimmungen dieses Gesetzes zu treffen.

§ 16. (*Abgeändert durch die Gesetze vom 2. März 1889, 29. Juni 1906 und 18. Juni 1910.*) (1) Wenn das Amt nach Untersuchung einer gemäß § 13 dieses Gesetzes angestrengten Klage entscheiden sollte, daß ein Kläger zu einem Anspruche auf Schadloshaltung berechtigt ist, weil eine Bestimmung dieses Gesetzes verletzt worden ist, so hat das Amt eine Aufforderung zu erlassen

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:15 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

durch die dem Frachtführer die Zahlung der Summe, zu der er verurteilt ist, bis zu einem bestimmten Tage an den Kläger aufgegeben wird.

(2) Wenn ein Frachtführer einem Zahlungsbefehle innerhalb der darin angegebenen Zeit nicht nachkommt, so kann der Kläger oder jede Person, zu deren Gunsten ein derartiger Zahlungsbefehl erlassen worden ist, dem Bundes-Kreisgericht in dem Bezirk, in dem er seinen Wohnsitz hat oder in dem sich die oberste Betriebsleitung des Frachtführers befindet oder den die Bahn des Frachtführers durchläuft, *oder einem einzelstaatlichen, mit allgemeiner Rechtsprechungsbefugnis ausgerüsteten Gerichte, das für die Parteien zuständig ist,* eine Beschwerde, in der kurz die Gründe dargelegt sind, weshalb er den Anspruch auf Entschädigung erhebt, und den oben erwähnten Befehl des Amtes einreichen. Das Verfahren in derartigen Prozessen *vor dem Bundes-Kreisgericht* soll in jeder Hinsicht ebenso sein wie in anderen Zivilprozessen wegen Entschädigung, mit der Maßgabe, daß bei der Voruntersuchung eines solchen Rechtsstreites die Feststellungen und Anordnungen des Amtes ohne weiteres als Beweis der in der Klage behaupteten Tatsachen gelten sollen, und ferner mit der Maßgabe, daß der Beschwerdeführer weder für die Kosten beim Kreisgericht noch bei irgend einer weiteren Instanz des Rechtsstreites aufzukommen hat, wenn sie nicht durch eine Berufung entstehen. Wenn der Beschwerdeführer schließlich obsiegen sollte, soll ihm ein billiges Rechtsanwaltshonorar gewährt werden, das als ein Teil der Kosten des Rechtsstreites abgeschätzt und eingezogen wird. Alle Klagen wegen Erlangung einer Entschädigung sollen bei dem Amte innerhalb zwei Jahre seit Eintritt ihres Rechtsgrundes und nicht später anhängig gemacht werden, und ein Antrag, einem Zahlungsbefehle Rechtskraft zu verleihen, soll beim Bundes-Kreisgericht *oder dem einzelstaatlichen Gericht* innerhalb eines Jahres vom Tage des Zahlungsbefehls an und nicht später gestellt werden.

(3) In derartigen Prozessen können alle Beteiligten, zu deren Gunsten das Amt ein Erkenntnis auf Schadensersatz hat ergehen lassen, durch einen einzigen Beschluß als Kläger und alle beteiligten schadenersatzpflichtigen Frachtführer als Beklagte zusammengefaßt werden; auch können derartige Prozesse von solchen Gesamtklägern gegen solche Samtbeklagte in jedem Kreise angestrengt werden, wo irgend einer von solchen Samtklägern einen solchen Prozeß gegen irgend einen von solchen Samtbeklagten anstrengen könnte; die Vollstreckung des Urteils gegen einen von diesen Beklagten darf, wenn er in dem Bezirk, wo die Klage angestrengt ist, nicht angetroffen werden kann, in jedem anderen Bezirke erfolgen, in dem er seine Hauptgeschäftsniederlassung hat. Falls in einem derartigen Prozesse durch gerichtliches Urteil zugunsten irgend eines dieser Kläger auf Wiedererlangung einer Sache erkannt wird, so soll das Urteil gegen den Beklagten gerichtet sein, der solchem Kläger gegenüber für verpflichtet befunden wird.

(4) Jede Anordnung des Amtes ist sofort *dem hierfür benannten Agenten des Frachtführers in der Stadt Washington oder in anderer gesetzlich vorgeschriebener Weise* zuzustellen.

(5) Das Amt ist ermächtigt, nach seinem Ermessen auf Grund neuer Mitteilungen in geeigneter Art und Weise seine Anordnungen auszusetzen oder zu berichtigen. Es ist die Pflicht jedes gemeinen Frachtführers, seiner Beamten und Angestellten, derartige Anordnungen so lange zu beachten und zu erfüllen, als diese in Kraft bleiben sollen.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:15 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

(6) Jeder Frachtführer, jeder Oberbeamte, Vertreter oder Beamte eines Frachtführers, jeder Massenverwalter, Bevollmächtigte oder Pächter oder Beamte von einem von diesen, der wissentlich unterläßt, eine nach § 15 dieses Gesetzes ergangene Anordnung auszuführen, hat an die Vereinigten Staaten den Betrag von fünftausend Dollars für jeden Fall der Gesetzesverletzung zu zahlen. Jede unterscheidbare Verletzung soll als besonderer Fall bestraft werden und im Falle einer fortlaufenden Gesetzesverletzung soll jeder Tag als eine besondere Übertretung angesehen werden.

(7) Die in diesem Paragraphen vorgesehene Geldstrafe *ist* an die Bundeskasse der Vereinigten Staaten *zu zahlen* und kann in einem Prozesse gegen die Vereinigten Staaten zurückgefordert werden, der in dem Bezirke, in dem der Frachtführer seine oberste Betriebsleitung hat oder durch den die Bahn des Frachtführers läuft, angestrengt werden kann.

(8) Die verschiedenen Kreisstaatsanwälte haben unter der Oberleitung des Generalstaatsanwalts der Vereinigten Staaten die Beitreibung der Geldstrafe zu veranlassen. Die Kosten dieser Beitreibung gehören zu den regelmäßigen Ausgaben der Bundesgerichte. Das Amt kann *die Staatsanwälte zuziehen, die ihm nötig erscheinen zur gesetzmäßigen Hilfe und Unterstützung des Amtes oder seiner Mitglieder bei der Ausübung ihrer Tätigkeit oder zur geeigneten Wahrnehmung öffentlicher Interessen bei Untersuchungen, Klagen oder sonstigen Verfahren, die von Amts wegen oder durch die Parteien bei dem Amt anhängig gemacht worden sind, oder damit sie in Angelegenheiten, die vor dem Bundes-Verkehrsgericht*[1]*) schweben, die Vertretung des Amtes übernehmen.* Die hieraus entstehenden Kosten hat das Amt aus eigenen Mitteln aufzubringen.

(9) Wenn ein Frachtführer es unterläßt, einer Anordnung des Amtes, so lange sie in Kraft ist — ausgenommen einen Zahlungsbefehl — zu entsprechen, so können sich *das Bundes-Verkehrsamt oder* jede dadurch verletzte Partei oder *die Vereinigten Staaten durch ihren Generalstaatsanwalt* an das *Bundes-Verkehrsgericht* wegen der Durchführung einer derartigen Anordnung wenden. Wenn *dieses Gericht* nach Untersuchung *entscheidet*, daß die Anordnung des Amtes rechtmäßig ergangen und vorschriftsmäßig zugestellt ist, und daß der Frachtführer der Nichtbefolgung schuldig ist, so hat das Gericht solcher Anordnung Gehorsam zu erwirken durch einen Arrestbefehl oder durch ein anderes geeignetes Verfahren, eine Aufforderung oder sonstwie, wodurch ein solcher Frachtführer, seine Beamten, Agenten oder Bevollmächtigten gezwungen werden, diesen Anordnungen in Zukunft Folge zu leisten.

(10) Die Abdrücke der *Tarif- und Klassifikations*-Verzeichnisse, sowie der einzelnen Fracht- und Gebührentarife und aller Verträge, Vereinbarungen *und* Verabredungen zwischen gemeinen Frachtführern, die dem Amte nach den Vorschriften dieses Gesetzes vorgelegt werden, ferner die Statistik, Karten und bildlichen Darstellungen, die in den von den Frachtführern dem Amte nach den Vorschriften dieses Gesetzes erstatteten jährlichen *oder sonstigen* Berichten enthalten sind, sind als öffentliche Urkunden bei dem Sekretariat des Amtes aufzubewahren und werden für das, was sie enthalten, ohne weiteres als Beweismittel anerkannt, bei Untersuchungen des Amtes und in allen anderen gerichtlichen Verfahren. Abschriften *und* Auszüge aus den vorbezeichneten öffentlichen Ur-

---

[1]) *Vgl. unten S. 38.*

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:15 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

kunden haben, wenn sie von dem Sekretär unter dem Siegel *des Amtes* beglaubigt sind, als Beweisstücke dieselbe Bedeutung wie die Urschriften.

§ 16a. (Gesetz vom 29. Juni 1906.) Wenn von dem Amte in irgend einem Prozesse eine Entscheidung oder Anordnung getroffen oder ein Ersuchen gestellt worden ist, so kann jede Partei zu jeder Zeit bei dem Amte die nochmalige Nachprüfung des Beschlusses oder einer darin getroffenen Anordnung beantragen, und es soll gesetzlich in das eigene Ermessen des Amtes gestellt sein, auf eine nochmalige Untersuchung einzugehen, wenn augenscheinlich ein ausreichender Grund hierfür vorliegt. Anträge auf erneute Untersuchung sind nach den allgemeinen Grundsätzen zu behandeln, die das Amt dafür aufstellt. Ein derartiger Antrag befreit den Frachtführer nicht von der Erfüllung oder Befolgung irgend eines Beschlusses, Auftrages oder Ersuchens des Amtes und soll nicht dazu dienen, deren Durchführung ohne ausdrückliche Anordnung des Amtes zu verzögern und hintanzuhalten. Falls einem Antrage auf erneute Untersuchung stattgegeben wird, so soll das Verfahren möglichst genau dem Verfahren der ursprünglichen Untersuchung entsprechen, außer wenn das Amt etwas anderes anordnet. Wenn es nach dem Ermessen des Amtes infolge einer nochmaligen Untersuchung und bei Würdigung aller Tatsachen, einschließlich der seit der früheren Entscheidung neu hinzugetretenen augenscheinlich ist, daß der ursprüngliche Beschluß oder Auftrag oder das ursprüngliche Ersuchen in irgend einer Hinsicht ungerecht oder unbillig ist, so kann es die erste Entscheidung umstoßen, ändern oder berichtigen. Alle Entscheidungen, Aufträge oder Ersuchen, durch die infolge einer nochmaligen Untersuchung die ursprüngliche Entscheidung umgestoßen, geändert oder berichtigt wird, sind denselben Bestimmungen unterworfen, wie eine ursprüngliche Entscheidung.

§ 17. (Mit den Änderungen des Gesetzes vom 2. März 1889.) (1) Das Amt hat für sein Verfahren eine zur Erledigung seiner Geschäfte zweckmäßige Geschäftsordnung festzusetzen. Die Mehrheit seiner Mitglieder genügt zur Beschlußfähigkeit. Kein Mitglied darf an einem Verhör oder einer Verhandlung teilnehmen, an denen es selbst irgendein Vermögensinteresse hat. Das Amt hat von Zeit zu Zeit Regeln und Bestimmungen über das von den Parteien vor ihm zu beachtende Verfahren, einschließlich der Formen der Vorladungen und ihrer Zustellung, festzustellen und zu ändern. Diese Bestimmungen sollen sich tunlichst den für die Bundes-Gerichtshöfe in Geltung stehenden anschließen.

(2) Jede Partei kann vor dem Amte erscheinen und muß gehört werden, ob sie selbst erscheint oder sich durch einen Anwalt vertreten läßt.

(3) Jede Abstimmung und jede amtliche Handlung des Amtes ist schriftlich aufzuzeichnen, und die Verhandlungen sind zu veröffentlichen, sobald eine der beteiligten Parteien es verlangt. Das Amt hat ein Amtssiegel, das gerichtlich einzutragen ist.

(4) Jedes einzelne Mitglied des Amtes ist befugt, Eide und eidesstattliche Versicherungen abzunehmen und Vorladungen zu unterzeichnen.

§ 18. (Mit den Änderungen des Gesetzes vom 2. März 1889.) (1) Jedes Mitglied des Amtes bezieht ein Jahresgehalt von 7500 Dollars, das in derselben Weise bezahlt wird, wie die Gehälter der Richter der Bundes-Gerichte[1]). Das Amt bestellt einen Schriftführer mit einem in derselben Weise

[1]) Siehe jetzt § 24.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:16 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

zahlbaren Jahresgehalt von 3500 Dollars[1]), und kann sonstige für den Dienst erforderliche Beamte nach eigenem Ermessen anstellen. Bis zur anderen gesetzlichen Bestimmung hat das Amt das Recht, sich eine Kanzlei für seine Geschäfte zu mieten und diese mit den erforderlichen Gerätschaften auszustatten. Die von dem Amte vernommenen Zeugen erhalten dieselben Tagegelder und Reisekosten, wie die vor den Bundesgerichten vernommenen.

(2) Alle Ausgaben [des Amtes, einschließlich der seinen Mitgliedern oder Beamten] erwachsenen Beförderungskosten bei Untersuchungen an anderen Plätzen als in Washington, werden auf Anweisungen bezahlt, die von dem Vorsitzenden des Amtes zu vollziehen sind.

§ 19. Die Hauptgeschäftsstelle des Amtes ist Washington, wo auch seine regelmäßigen Sitzungen stattfinden. Doch können im allgemeinen oder im Interesse der beteiligten Parteien und um Verzögerungen oder größere Kosten zu vermeiden, auch besondere Sitzungen an irgend einem anderen Orte der Vereinigten Staaten stattfinden. Auch kann das Amt eines oder mehrere seiner Mitglieder an irgend einen anderen Platz in den Vereinigten Staaten entsenden, falls dies zur pflichtmäßigen Untersuchung von Angelegenheiten oder Geschäftsverhältnissen eines den Bestimmungen dieses Gesetzes unterworfenen Frachtführers erforderlich erscheint.

§ 20. (Mit den Anderungen des Gesetzes vom 29. Juni 1906, 25. Februar 1909 *und 18. Juni 1910).* (1) Das Amt wird hierdurch ermächtigt, Jahresberichte einzufordern von allen gemeinen Frachtführern, die den Bestimmungen dieses Gesetzes unterworfen sind, und von den Eigentümern aller Eisenbahnen, die sich mit dem zwischenstaatlichen Verkehr, wie er in diesem Gesetze näher bestimmt ist, befassen, ferner vorzuschreiben, in welcher Art und Weise diese Berichte abzufassen sind, und von derartigen Frachtführern genaue Auskunft auf alle Fragen zu fordern, über die das Amt Erkundigungen einzuziehen für notwendig erachtet. Derartige Jahresberichte sollen im einzelnen enthalten den Betrag der ausgegebenen Stammaktien, die dafür geleisteten Einzahlungen und die näheren Zahlungsbedingungen; die gezahlten Dividenden, den etwa erzielten Überschuß und die Anzahl der Aktieninhaber; die kapitalisierten und die schwebenden Schulden, sowie die darauf gezahlten Zinsen; die Kosten und den Wert des Grundbesitzes, der Gerechtsame und des Betriebsmaterials des Frachtführers; die Anzahl der Angestellten und die an die einzelnen Beamtenklassen gezahlten Gehälter; die Unfälle von Reisenden, Angestellten und anderen Personen sowie ihre Ursachen; die Beträge, die für Verbesserungen in jedem Jahre aufgewendet worden sind, und die Art dieser Verbesserungen; die Einnahmen aus jedem Zweige des Geschäfts und aus allen Quellen; die Betriebs- und sonstigen Unkosten; die Zusammenstellung von Gewinn und Verlust; eine vollständige Darstellung der vom Frachtführer in jedem Jahre vorgenommenen finanziellen Maßnahmen einschließlich einer jährlichen Bilanz. Solche Berichte sollen auch alle Mitteilungen über Frachtsätze oder Vereinbarungen, betreffend Gebühren oder Frachten, oder über Verträge, die die Höhe der Gebühren beeinflussen, enthalten, soweit es das Amt fordert; das Amt kann nach seinem Ermessen, um eine bessere Durchführung der Zwecke dieses Gesetzes zu erzielen,

[1]) Erhöht auf 5000 Dollars durch besonderes Gesetz vom 4. März 1907 (34 Stat. L., 1311).

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:18 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

einen Zeitraum vorschreiben, innerhalb dessen alle gemeinen Frachtführer, die den Vorschriften dieses Gesetzes unterworfen sind, ein möglichst einheitliches Schema für den Rechenschaftsbericht einzuführen haben, auch anordnen, *wie* die Berichte abgefaßt sein sollen.

(2) Diese Berichte sollen alle erforderlichen statistischen Angaben für den Zeitraum von zwölf Monaten enthalten, der mit dem 30. Juni *oder auf Anordnung des Amtes mit dem 31. Dezember jedes Jahres* endigt, und sollen an Eidesstatt erstattet und dem Amte in seiner Kanzlei in Washington *innerhalb drei Monaten nach Ablauf des Jahres, für das der Bericht gemacht ist,* vorgelegt werden, sofern nicht von dem Amte ausdrücklich eine längere Frist im einzelnen Falle gewährt wird. Wenn irgendein Frachtführer, eine Person oder Körperschaft, die den Bestimmungen dieses Gesetzes unterworfen sind, es unterlassen sollten, diese Jahresberichte abzufassen und innerhalb der oben erwähnten oder von dem Amte sonst hierfür festgesetzten Zeit vorzulegen, oder ferner auf irgend eine nach den Bestimmungen dieses Paragraphen zulässige Frage innerhalb 30 Tage, nachdem sie gesetzmäßig darum ersucht worden sind, genaue Antwort zu geben, so ist an die Vereinigten Staaten der Betrag von hundert Dollars für jeden Fall und jeden Tag zu zahlen, an dem gegen diese Vorschrift verstoßen worden ist. Das Amt ist auch ermächtigt, die besagten Frachtführer *oder einzelne von ihnen durch allgemeine oder Einzelanordnung* aufzufordern, monatlich Berichte über Einnahmen und Ausgaben vorzulegen, *und regelmäßig wiederkehrende oder Einzelberichte oder beides über Angelegenheiten vorzulegen, über die das Amt Erhebungen anzustellen oder sich selbst zu unterrichten durch dieses oder irgendein anderes Gesetz ermächtigt oder gehalten ist, oder deren Durchführung ihm obliegt; solche regelmäßig wiederkehrenden oder Einzelberichte sind auf Erfordern des Amtes an Eidesstatt zu erstatten.* Wenn ein Frachtführer es unterlassen sollte, solche *regelmäßig wiederkehrenden oder Einzel*berichte innerhalb der vom Amt festgesetzten Frist *zu erstatten und* vorzulegen, so finden die vorerwähnten Strafbestimmungen auf sie Anwendung. Diese Strafen werden ebenso beigetrieben wie es für die Beitreibung von Strafen in den Bestimmungen dieses Gesetzes festgesetzt ist. Der durch diesen Paragraphen geforderte Eid kann abgelegt werden vor jeder Person, die nach den Gesetzen des Staates, in dem der Eid abgelegt wird, dazu ermächtigt ist.

(3) Das Amt kann nach seinem Ermessen die Formen aller Arten von Abrechnungen, Berichten und Darstellungen vorschreiben, die von den diesem Gesetz unterworfenen Frachtführern zu erstatten sind, einschließlich der Abrechnungen, Berichte und Darstellungen über die Bewegung des Handels, ebenso wie über Einnahmen und Ausgaben in barem Gelde. Das Amt kann jederzeit Einsicht nehmen von allen Rechnungen, Berichten und Darstellungen, die von den diesem Gesetz unterworfenen Frachtführern zu erstatten sind, und es ist ungesetzlich, wenn derartige Frachtführer andere Abrechnungen, Berichte oder Darstellungen herausgeben, als sie von dem Amte vorgeschrieben und gebilligt sind. Das Amt kann auch besondere Beamte oder Untersuchungskommissare anstellen, die ermächtigt sind, unter der Oberleitung des Amtes alle Abrechnungen, Berichte und Darstellungen dieser Frachtführer zu prüfen. Diese Bestimmung findet auch auf die Konkursverwalter und die eine Verwaltung führenden Treuhänder Anwendung.

(4) Falls eine dieser Personen es unterlassen oder sich weigern sollte,

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:18 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

solche Abrechnungen, Berichte und Darstellungen buchmäßig und nach den Vorschriften des Amtes aufzustellen oder sie der Prüfung des Amtes oder eines seiner bevollmächtigten Beamten zu unterbreiten, so hat sie an die Vereinigten Staaten eine Strafe von fünfhundert Dollars für jede Verfehlung und für jeden Tag, wo sie in der Verfehlung beharrt, zu zahlen. Diese Geldstrafen sind in derselben Weise beizutreiben, wie es für andere Geldstrafen in diesem Gesetz vorgeschrieben ist.

(5) Jede Person, die absichtlich irgendeine falsche Eintragung in den Abschluß eines Rechnungsbuches oder in irgend einen Bericht oder eine Darstellung des Frachtführers vornimmt, oder absichtlich den Bericht über irgendeine solche Abrechnung, einen Bericht oder eine Darstellung vernichtet, verstümmelt, ändert oder durch andere Mittel und in anderen Absichten fälscht, oder die es absichtlich unterläßt, vollständige, zuverlässige und genaue Eintragungen aller Unternehmungen vorzunehmen, die das Geschäft des Frachtführers betreffen, oder die andere Abrechnungen, Berichte und Darstellungen vorlegen sollte, als von dem Amte vorgeschrieben oder gebilligt ist, macht sich eines Vergehens schuldig und ist durch ein zuständiges Bundesgericht zu einer Geldstrafe von mindestens fünftausend Dollars oder zu Gefängnis von einem Jahre bis zu drei Jahren oder zu Geld- und Gefängnisstrafe zu verurteilen.

(6) Jeder Untersuchungskommissar, der irgendeine Tatsache oder Mitteilung die während des Verlaufes der Untersuchung zu seiner Kenntnis gekommen ist, verlautbaren läßt, zu der er nicht vom Amte, von einem Gerichtshofe oder Richter aufgefordert worden ist, soll durch das Urteil eines zuständigen *Bundes*gerichts zu einer Geldstrafe von mindestens fünftausend Dollars oder zu Gefängnis von höchstens zwei Jahren oder zu beiden Strafen verurteilt werden.

(7) Die Bundes-, Kreis- und Bezirksgerichte sind zuständig, auf Ersuchen des Generalstaatsanwalts der Vereinigten Staaten bei einer Anzeige des Amtes wegen Nichterfüllung oder Verletzung einer der Bestimmungen des Bundes-Verkehrsgesetzes, eines Änderungs- oder Verbesserungsgesetzes hierzu durch irgend einen Frachtführer eine Klage oder eine einstweilige Verfügung ergehen zu lassen, die den Frachtführer zur Befolgung des Gesetzes auffordert.

(8) Um den Bestimmungen der genannten Gesetze Kraft und Wirksamkeit zu verleihen, wird das Amt hierdurch ermächtigt, besondere Beamte oder Inspektoren anzustellen, denen die Befugnis beigelegt wird, Eide abzunehmen, Zeugen zu verhören und Beweis zu erheben.

(9) Jeder gemeine Frachtführer, jede Eisenbahn oder Transportgesellschaft, die Güter zur Beförderung von einem Orte in einem Staat nach einem Orte in einem anderen Staate annehmen, haben darüber einen Annahmeschein oder einen Frachtbrief auszufertigen und haften dem rechtmäßigen Inhaber eines solchen für jeden Verlust, Schaden oder Verderb dieses Gutes, der durch irgend einen Frachtführer, eine Eisenbahn- oder Transportgesellschaft verursacht worden ist, denen dieses Gut übergeben ist oder über deren Linien das Gut befördert worden ist. Durch Verträge, Vereinbarungen oder Übereinkünfte können sich solche gemeine Frachtführer, Eisenbahn- oder Transportgesellschaften von der hierin festgesetzten Haftpflicht nicht befreien. Durch diese Bestimmung werden die sonstigen, dem Inhaber eines Frachtbriefes oder eines Annahmescheines nach dem geltenden Rechte zustehenden Befugnisse nicht berührt.

(10) Der gemeine Frachtführer, die Eisenbahn- oder Transportgesellschaft,

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:16 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

die einen solchen Annahmeschein oder Frachtbrief ausstellt, sind berechtigt, von dem gemeinen Frachtführer, der Eisenbahn- oder Transportgesellschaft, auf deren Linien der Verlust, Schaden oder Verderb sich ereignet hat, den Entschädigungsbetrag hierfür zu fordern, den sie selbst an die Eigentümer des Gutes hat zahlen müssen, und der durch Quittung, Urteil oder Abschrift davon nachzuweisen ist.

§ 21. (Mit den Änderungen des Gesetzes vom 2. März 1889.) (1) Das Amt hat bis spätestens zum 1. Dezember jedes Jahres einen Rechenschaftsbericht zu erstatten, der dem Kongreß vorzulegen und in Abdrücken in derselben Weise, wie die übrigen Kongreßberichte, zur Verteilung zu bringen ist.

(2) Dieser Bericht muß alle von dem Amte gesammelten Auskünfte und Angaben enthalten, die für die Entscheidung von Fragen über Handel und Verkehr von Wert sind, und zugleich von Vorschlägen zur Ergänzung der Gesetzgebung auf diesem Gebiete begleitet sein, soweit das Amt solche für erforderlich hält. Auch müssen aus dem Berichte die Namen der Angestellten des Amtes und ihre Bezüge ersichtlich sein.

§ 22. (Mit den Änderungen der Gesetze vom 2. März 1889 und 8. Februar 1895.)[1] (1) Die Bestimmungen dieses Gesetzes finden keine Anwendung auf unentgeltliche oder zu ermäßigten Sätzen erfolgende Beförderung, Lagerung oder Verladung von Gütern, die für die Bundesregierung, für die Regierung eines Einzelstaates, für städtische Verwaltungen, für mildtätige Zwecke oder für Messen und Ausstellungen bestimmt sind, auf die unentgeltliche Beförderung verarmter oder heimatloser Personen durch gemeinnützige Gesellschaften und der hierbei erforderlichen Mittelspersonen, auch nicht auf die Ausgabe von Meilenkarten, sowie Personenfahrkarten für Ausflüge oder Zeitkarten. Ferner ist es keinem gemeinen Frachtführer verwehrt, Fahrpreisermäßigungen zu gewähren für Geistliche, an städtische Verwaltungen, für die Beförderung bedürftiger Personen oder für die Insassen bundesstaatlicher oder einzelstaatlicher Militärinvalidenhäuser und von Soldaten- und Marine-Waisenhäusern einschließlich der Insassen, die in diese Anstalten eintreten oder sie verlassen. Die Bedingungen für die Beförderung derartiger Personen sind mit den Verwaltungen der Anstalten zu vereinbaren. Auch ist den Eisenbahnen nach wie vor gestattet, ihren eigenen Beamten und Angestellten freie Fahrt auf ihren Linien zu gewähren und mit anderen Bahnen für die Beamten und Angestellten Freikarten auszutauschen.

(2) Die bereits gesetzlich in bezug auf Nachlässe in der Fahrpreisberechnung bestehenden Bestimmungen werden überhaupt durch dieses Gesetz in keiner Weise beschränkt oder abgeändert, vielmehr nur ergänzt, soweit es sich nicht um bereits anhängige Rechtsstreitigkeiten handelt.

(3) Durch dieses Gesetz wird ferner die Ausgabe zusammengestellter austauschbarer Fünftausendmeilenkarten in einzelnen Verbänden, die größere Vorrechte für Gewährung von Freigepäck genießen als die Meilenkarten von tausend oder mehr Meilen, nicht verboten. Aber ehe ein den Vorschriften dieses Gesetzes unterworfener gemeiner Frachtführer derartige Meilenkarten mit den bezeichneten Vorrechten ausgibt, hat er dem Bundesamt eine Abschrift der zusammengestellten Fahrpreise und sonstigen Sätze und Gebühren, die solchen Meilenkarten zugrunde gelegt sind, zusammen mit Einzelaufstellungen über die

[1] Vgl. § 1 Abs. 5.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:18 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Menge des auf solche Karten gewährten Freigepäcks einzureichen, und zwar in derselben Form, wie sie die gemeinen Frachtführer bei anderen Verbandskarten nach § 6 dieses Gesetzes beobachten müssen. Alle Vorschriften dieses Paragraphen über Verbandsfahrpreise und sonstige Sätze und Gebühren gelten auch für derartige zusammengestellte Meilenkarten sowie andere in dem genannten § 6 aufgeführten Verbandsfahrpreise und sonstigen Sätze und Gebühren. Es ist für jeden gemeinen Frachtführer, der solche Meilenkarten ausgibt oder ausgeben läßt, ungesetzlich, von irgend welchen Personen für die auf solche Meilenkarten erfolgende Personen- oder Gepäckbeförderung ein höheres oder geringeres Entgelt zu fordern, einzuziehen oder anzunehmen, als es durch die Fahrpreise oder sonstigen Sätze und Gebühren festgesetzt ist, die in den zurzeit geltenden, dem Amt eingereichten Abschriften der Verbandsfahrpreise und sonstigen Sätze und Gebühren im einzelnen angegeben sind. Die Vorschriften im § 10 dieses Gesetzes finden auf alle Zuwiderhandlungen gegen die vorstehenden Bestimmungen Anwendung.

§ 23. (Zusatz des Gesetzes vom 2. März 1889.) Zur Entscheidung in Beschwerden einer Person, Firma oder Körperschaft über einen gemeinen Frachtführer wegen Verletzung dieses Gesetzes oder seiner Nachträge dahingehend, daß der Frachtführer sich weigere, Güter im zwischenstaatlichen Verkehr zu denselben Tarifen und denselben Bedingungen zu befördern, die er anderen Verfrachtern gewährt, sind die Bundes-Kreis- und Bezirksgerichte zuständig. Sie sind befugt, eine einstweilige Verfügung gegen den Frachtführer zu erlassen, daß er die Güter der beschwerdeführenden Partei anzunehmen und zu befördern, ihr Wagen zu stellen oder andere Transporterleichterungen zu gewähren habe. Falls über die an den Frachtführer für diese Dienstleistungen zu zahlende Vergütung Streit besteht, so ist der Verfügung, vorbehaltlich der Entscheidung dieser Streitfrage, in jedem Falle Folge zu leisten, doch ist der Frachtführer zu dem Verlangen berechtigt, daß behufs Wahrung seiner Rechte bei Austrag dieser Streitfrage durch Hinterlegung einer Geldsumme oder in anderer vom Gerichtshofe zu bestimmender Weise Sicherheit gestellt wird. Dieses Rechtsmittel der einstweiligen Verfügung ist kumulativ und besteht neben anderen durch dieses Gesetz oder etwaige Nachträge gewährten Rechtsmitteln.

§ 24. (Zusatz des Gesetzes vom 29. Juni 1906.) Das Bundesverkehrsamt wird hiermit in der Weise erweitert, daß es aus sieben Mitgliedern mit siebenjähriger Amtsperiode besteht. Jedes Mitglied bezieht ein Jahresgehalt von zehntausend Dollars. Die Befähigung der Mitglieder des Amtes und die näheren Bestimmungen über die Zahlung ihres Gehaltes sind alsbald durch Gesetz festzulegen. Diese Erweiterung des Amtes soll nach Bestimmung des Präsidenten, auf Beschluß und unter Zustimmung des Senats, durch Ernennung zweier Ergänzungsmitglieder des Amtes vorgenommen werden und zwar des einen bis zum Ablauf des 31. Dezember 1911, des anderen bis zum Ablauf des 31. Dezember 1912. Die Amtsperioden der gegenwärtigen Mitglieder oder eines ihrer Nachfolger, der infolge Ablebens oder Rücktritts eines der gegenwärtigen Mitglieder in das Amt eintritt, endigen zu einem gesetzlich bestimmten Zeitpunkt. Ihre Nachfolger und die Nachfolger der oben vorgesehenen Ergänzungsmitglieder werden für den vollen Zeitraum von sieben Jahren bestellt, mit der Ausnahme, daß jede Person, die als Ersatz eingestellt wird, nur für die noch übrige Zeit der Amtsperiode des ausgeschiedenen Mitgliedes bestellt wird. Nicht mehr als vier Mitglieder dürfen derselben politischen Partei angehören. —

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:16 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

(Zusätze des Gesetzes vom 29. Juni 1906.) § 9. Alle bestehenden Gesetze, die sich auf das Erscheinen von Zeugen, die Beibringung von Beweisen und die Erzwingung des Zeugnisses nach dem Gesetz, betreffend Regelung des Verkehrs, und allen dazu erlassenen Ergänzungsgesetzen beziehen, finden auf alle Verfahren und Untersuchungen nach diesem Gesetz Anwendung.

§ 10. Alle Gesetze und alle Teile von Gesetzen, die in Widerspruch mit den Bestimmungen dieses Gesetzes stehen, werden hierdurch aufgehoben; es sollen jedoch die in diesem Gesetz enthaltenen Ergänzungsbestimmungen nicht auf Rechtsstreitigkeiten Anwendung finden, die gegenwärtig bei Bundesgerichten anhängig sind, sondern derartige Prozesse sollen in der bisher durch die Gesetze vorgeschriebenen Weise zur Entscheidung gebracht werden.

§ 11. Dieses Gesetz soll in Kraft treten, sobald es von den gesetzgebenden Körperschaften angenommen ist.

Der § 11 ist durch einen gemeinsamen Beschluß beider Häuser des Kongresses vom 30. Juni 1906 dahin geändert, daß das Gesetz 60 Tage nach seiner Genehmigung durch den Präsidenten in Kraft treten soll.

Gesetz vom 18. Juni 1910, betr. die Einrichtung eines Bundesverkehrsgerichts[1]).

(Auszug.)

§ 1. Das Gesetz begründet ein neues Bundesgericht unter dem Namen United Staates Commerce Court, das für folgende, früher vor den Bundes-Bezirksgerichten oder Kreis-Gerichten verhandelten Sachen ausschließlich zuständig ist:

1. für Klagen auf Durchführung von Anordnungen des Bundesverkehrsamts, soweit es sich nicht um Straffestsetzungen oder um Geldzahlungen handelt;
2. für Nichtigkeits-, Anfechtungs- und Aussetzungsklagen gegen Anordnungen des Bundesverkehrsamts;
3. für Klagen, für die nach § 3 des Gesetzes vom 19. Februar 1903, betr. die Regelung des Verkehrs mit fremden Ländern und zwischen den Einzelstaaten, die Bundes-Kreisgerichte zuständig sind;
4. für Anträge auf Erlaß einstweiliger Verfügungen, für die nach §§ 20 und 23 des Bundesverkehrsgesetzes[2]) die Bundes-Kreisgerichte zuständig sind.

Das Gericht besteht aus fünf Richtern, die vom Vorsitzenden des Obersten Bundesgerichtshofs aus der Zahl der Kreisrichter mit fünfjähriger Amtsdauer ernannt werden.

Für das Spruchkollegium genügen vier von den fünf Richtern. Eine Mehrheit von drei Richtern ist für jede Entscheidung erforderlich.

---

[1]) Der Auszug ist nach der amtlichen Ausgabe des Bundesverkehrsamts, Washington 1910 angefertigt worden.

[2]) Siehe S. 33, 37.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:16 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

§ 2. Gegen die Entscheidungen ist innerhalb 60 Tage die Berufung an das Oberste Bundesgericht zulässig. Die Einlegung der Berufung hat jedoch keine aufschiebende Wirkung, es sei denn, daß der Oberste Gerichtshof die Aussetzung der Vollstreckung anordnet und daß der Berufungskläger hinreichende Sicherheit leistet. Die Berufungen haben andererseits bei der Terminfestsetzung des Obersten Gerichtshofs den Vorrang vor allen anderen Sachen mit Ausnahme der Strafsachen.

§§ 3, 4. Bei den Nichtigkeits-, Anfechtungs- und Aussetzungsklagen (§ 1 unter 2) sind Prozeßgegner des Klägers die Vereinigten Staaten, denen die Befugnis zur Intervention im öffentlichen Interesse besonders zugesprochen wird. Diese Klagen haben ebenfalls keine aufschiebende Wirkung, es sei denn, daß das Bundesverkehrsgericht es besonders anordnet; eine solche Anordnung des Gerichts soll jedoch nicht ohne Anhörung des Bundesverkehrsamts getroffen werden. Hiervon ist eine Ausnahme nur zugelassen für den Fall, daß unersetzlicher Schaden entstehen würde; die Aussetzung kann dann für höchstens 60 Tage angeordnet werden; auch in diesem Falle mus jedoch vorher dem Bundesverkehrsamt und dem Generalstaatsanwalt mit dreitägiger Frist Nachricht gegeben sein.

Generated on 2019-07-31 13:16 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Neuere Eisenbahnpolitik in Holland.

Von

Dr. Overmann in Hamm i. W.

Wie in den meisten anderen Staaten Europas verhielt sich auch in Holland die Regierung den Eisenbahnen gegenüber zunächst ziemlich ablehnend [1]). Sie stellte zwar der Konzessionierung von Bahnen keine große Schwierigkeiten entgegen, war jedoch trotz der lebhaften Bemühungen des Königs Willem I nicht zu bewegen, den Bau von Bahnen selbst in die Hand zu nehmen. So blieb der Bahnbau den privaten Gesellschaften vorbehalten. Die erste Linie war die am 1. Juni 1836 konzessionierte Linie Amsterdam—Haarlem, zu deren Ausführung sich die Hollandsche Ijzeren Spoorweg Maatschappij (kurz H S M. genannt) bildete, die die Linie bis Rotterdam durchführte. Sodann wurde 1845 die Rheinbahn gegründet, die den bereits vom Könige begonnenen Bau der Linien Amsterdam- und Rotterdam-Emmerich vollendete. Im übrigen konnte der Bau von Bahnen, abgesehen von einigen Linien an der Grenze, und die Linie Utrecht—Zwolle—Kampen der Zentralbahn (N C S.) nicht in Fluß kommen, da die Ausführung weiterer Bahnlinien dem privaten Kapital nicht lohnbringend erschien. So mußte dann der Staat schließlich den Bau von Bahnen in die Hand nehmen, und es ergingen die Gesetze vom 18. August 1860, 21. Mai 1873 und 10. November 1875, durch die die Anlegung von insgesamt 20 Staatsbahnlinien angeordnet wurde. Der Staat nahm den Betrieb dieser Linien aber nicht selbst in die Hand, sondern übertrug ihn einer Staatseisenbahnbetriebsgesellschaft,

[1]) Die Geschichte der niederländischen Eisenbahnpolitik bis zum Jahre 1892 wird dargestellt in Abhandlungen unseres verstorbenen Mitarbeiters, des Geh. Baurats Claus (vgl. Archiv 1883 S. 571 ff. und 1892 S. 459 ff.), auf die hiermit verwiesen wird. Die Redaktion.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:16 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Maatsch appij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen, kurz S S. genannt. Nur einige Linien in der Provinz Nordholland und die Linie Amersfoort—Nijmegen kamen an die H S M. Inzwischen wurde durch den Bau der Staatsbahnen auch das private Kapital wieder angeregt und so das Staatsbahnnetz ergänzt. Auf diese Weise entstanden die Linien Almelo—Salzbergen, Boxtel—Wesel der Nord-Brabant-Deutschen Eisenbahn (N B D S.), Amsterdam—Zutfen der H S M. und andere mehr. Fast alle von Privaten gebauten Bahnen wurden jedoch an eine der größeren Gesellschaften verpachtet, so daß 1890 außer H S M. und S S. nur die Rheinbahn mit der von ihr beherrschten Zentralbahn und die Nord-Brabant-Deutsche Eisenbahn als betriebführende Gesellschaften vorhanden waren. 1890 wurde die Rheinbahn verstaatlicht und an S S. verpachtet. Zugleich wurden mit H S M. und S S. neue Betriebsverträge geschlossen, eine andere Verteilung der Staatsbahn unter die beiden Gesellschaften vorgenommen und auf einigen Linien das Mitbenutzungsrecht beider Gesellschaften eingeführt. Seitdem sind keine großen Veränderungen mehr eingetreten. Von Bedeutung waren nur der Übergang der Almelo-Salzbergener Bahn an H S M. und die Umwandlung der Linie Amersfoort—Almelo in eine Vollbahn sowie der Bau der Rotterdamer Verbindungsbahn. Verstaatlicht wurden ferner noch die jetzt zu S S. gehörenden Linien Antwerpen—Gladbach der Antwerpen-Rotterdamer Eisenbahn, Tilburg—Turnhout der Nord de la Belgique, Aachen—Maastricht—Hasselt der Aachen-Maastrichter Eisenbahn, sämtlich zur Grand-Central-Belge gehörend, sowie die Linien Eindhoven—Lüttich der Lüttich-Limburger Eisenbahn, Lüttich—Maastricht der gleichnamigen Gesellschaft und endlich die Strecke Leiden—Woerden der Leiden-Woerdener Eisenbahn. Schließlich mag noch die von H S M. aufgekaufte Zuid Hollandsche Elektr. Spoorweg M. mit der Linie Rotterdam—den Haag—Scheveningen erwähnt werden (eröffnet 1907 bis 1908) [1]).

I. Die parlamentarischen Verhandlungen von 1908.

Die Neuordnung der Eisenbahnverhältnisse im Jahre 1890 ließ die Gemüter der holländischen Eisenbahnpolitiker nur für kurze Zeit zur Ruhe kommen. Schon bald nach dem Abschluß der neuen Betriebsverträge erschienen die Kritiker, die, namentlich unterstützt durch die schlechten finan-

[1]) Die Verteilung der Kilometer auf die betriebführenden Gesellschaften nach ihrem derzeitigen Stande ergibt sich aus der Zusammenstellung Archiv 1911 S. 1251. Es sind etwa 55 % Staatsbahnen und 45 % Privatbahnen.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:16 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

ziellen Ergebnisse der beiden großen Eisenbahngesellschaften S S. und H S M., diese oder jene Bestimmungen der Verträge bemängelten. Gleichzeitig traten auch die alten Vertreter der Verstaatlichungsidee wieder auf, bis schließlich die Unzufriedenheit mit den bestehenden Zuständen auch in die zweite Kammer übergriff. Hier brachte schon am 23. Dezember 1902 der Abgeordnete Bos den radikal durchgreifenden Antrag ein, es sollten so schnell wie möglich Maßregeln vorbereitet werden, um den staatlichen Betrieb der Eisenbahnen einzuführen. Da jeder Aufschub neue finanzielle Verluste für den Staat und die Allgemeinheit mit sich bringe und die Verstaatlichung erschwere, sei die größte Eile geboten. Demgegenüber klingt es fast wie Hohn, wenn man erfährt, daß der Antrag Bos mehr als 5 Jahre seiner Erledigung in der zweiten Kammer hat harren müssen. Erst im Mai 1908 wurde der Antrag besprochen. Hierdurch wurde den Beteiligten Gelegenheit geboten, die für die Verkehrsverhältnisse Hollands bedeutsame Angelegenheit gründlich vorzubereiten. Dies geschah namentlich durch die Anhänger der Verstaatlichungsidee. Besonders die Abgeordneten Bos und van Treub legten in eingehenden Reden, dieser mehr vom finanzpolitischen, jener vom allgemein volkswirtschaftlichen Standpunkte, die Nachteile des jetzigen Systems und die Vorteile des Staatsbetriebes dar. Sie wurden hierin unterstützt durch den früheren Minister Leli und den Sozialisten Schaper, der ausführte, falls die Klagen der Angestellten der Gesellschaften nicht abnähmen und die Zustände dieselben blieben, würden diese wissen, was sie zu tun hätten. Die Regierung müsse schon aus diesem Grunde den Betrieb selbst in die Hand nehmen.

Die Hauptbeschwerden gegen die Betriebsverträge von 1890 bestanden, abgesehen von der Klage über die nicht mehr zu ändernde Tatsache, daß die Rheinbahn zu hoch bezahlt worden sei, darin, daß die von den Verträgen erwartete Konzentration des Betriebes und des Wettbewerbs der Gesellschaften nicht das gebracht hätte, was man sich davon versprochen hätte. Daß der Wettbewerb der beiden Betriebsgesellschaften vielfach fast nur auf dem Papiere stehe, zeige sich z. B. daran, daß das Netz der Noordoosterlocaalspoorweg (Zwolle- und Almelo-Delfzijl usw.) in den Betrieb der S S. gekommen sei, die ohnehin die sämtlichen Eisenbahnen jener Gegend betreibe, oder auch darin, daß der Bau der Linie Sneek—Groningen nicht zustande kommen könne, wodurch H S M. Groningen an ihr Netz anschließen und eine Wettbewerbslinie gegen S S., die Groningen bislang allein beherrsche, bekommen würde. Wo andererseits beiden Gesellschaften eine Linie zwischen zwei Städten zur Verfügung stehe, führe ein solcher

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:16 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Wettbewerb zur Verschleuderung von Kapital. Ein Beispiel dafür war, daß die Linie Amsterdam—Leeuwarden im Tarife niedriger berechnet werde, als die gleich lange Strecke Amsterdam—Groningen; nach Leeuwarden haben nämlich beide Gesellschaften je eine Strecke zur Verfügung (H S.M. über Enkhuizen—Stavoren, S S. über Amersfoort—Meppel), während Groningen nur durch S S. erreicht werden könne. Ein weiterer Nachteil sei, daß da, wo nur eine Gesellschaft in Frage käme, sehr häufig ein Mangel an Güterwagen eintrete. Überhaupt schaffe der Wettbewerb keine Verminderung, sondern nur eine Erhöhung der Produktionskosten; er reize nicht zu einer fruchtbringenden Anspannung der Kräfte und ziehe sehr leicht einzelne Städte und ganze Landesteile zugunsten anderer vor. Auch gäbe er die einzelne Gesellschaft nur zu leicht in die Gewalt der ausländischen Bahnen. Dazu käme die geringe Freiheit der pachtenden Gesellschaften, die namentlich durch die Tarifmaxima sehr in der ganzen Geschäftsführung behindert wären. Der stete Wechsel der Pachtverträge, das ewige Hin- und Herschwanken zeige ganz deutlich die Unmöglichkeit, die richtige Formulierung eines Vertrages, der den entgegengesetzten Interessen der beiden Parteien nach Möglichkeit gerecht werde, zu finden. Auch das Ausland ginge mehr und mehr zum staatlichen Eisenbahnbetriebe über, so die Schweiz (1897) und neuerdings Japan, Italien, Australien, Ägypten und Südafrika. Vom finanziellen Standpunkt aus wurde hauptsächlich geltend gemacht, daß dem Staate nicht der geringste Einfluß auf die Aufstellung der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung bei den Betriebsgesellschaften zustehe, daß die Reserven, die doch nur zur Ausgleichung von Verlusten dienen sollten, häufig zur Vergrößerung der Dividende benutzt würden (so bei S S. 1890/91, bei H S M. 1900 und 1901). Überhaupt seien die Gesellschaften zur Anfüllung von Reservefonds nicht verpflichtet, und ein durch eine solche Finanzpolitik etwa eintretender Verlust treffe schließlich doch nur den Staat.

Von den Gegnern des Antrages Bos wurde zunächst die Richtigkeit der Berechnungen des Abgeordneten van Treub, mit denen dieser die Unhaltbarkeit des jetzigen Systems darzutun suchte, in Frage gezogen (v. Citters). Pierson glaubte, eine Änderung der bestehenden Verhältnisse wäre durchaus überflüssig. Den Kernpunkt traf schließlich ohne Zweifel Plate, der ausführte, die Verstaatlichung der Eisenbahnen passe nicht in die staatsrechtliche Organisation Hollands, auch nicht zu der Art des holländischen Volkes und zu den niederländischen Zuständen überhaupt. Den Gegnern des Antrages schloß sich der Minister van Waterstaat an, der der Ansicht war, daß der

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:16 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

gegenwärtige Zustand auf den Eisenbahnen allen sozialen und wirtschaftlichen Anforderungen genüge. Zum Schluß der mehrtägigen Debatten brachte der Abgeordnete Nolens den Antrag ein, die Regierung zu ersuchen, eine Staatskommission zur Untersuchung der Frage einzusetzen, ob und gegebenenfalls welche Veränderungen im Eisenbahnwesen vorzunehmen seien. Daraufhin wurde der Antrag Bos mit 46 : 39 Stimmen verworfen und der Antrag Nolens mit 71 : 13 Stimmen angenommen.

Durch königlichen Beschluß vom 8. September 1908 wurde sodann eine aus 15 Mitgliedern bestehende Kommission eingesetzt, die nach etwa $2\frac{1}{2}$ jährigen Beratungen unter dem 24. Mai 1911 ihren Bericht erstattete. Die Kommission, die in ständiger Verbindung mit den Sekretären der beiden Pachtgesellschaften stand, hatte sich zwecks eingehenderer und schnellerer Erledigung der Angelegenheit in drei Abteilungen geteilt, von denen die erste im allgemeinen das System der Betriebsverträge und ihre wirtschaftlichen Wirkungen untersuchte, während die zweite Abteilung den Eisenbahnbetrieb durch die Vertragsgesellschaften unter Ausschluß des finanziellen Ergebnisses und die dritte die finanzielle Seite des jetzigen Systems zum Gegenstande ihrer Untersuchung machte. Nachdem die drei Abteilungen ihre Arbeiten abgeschlossen hatten, wurde aus diesen Einzelergebnissen das Schlußergebnis gezogen und so die gestellte Frage beantwortet. Dementsprechend zerfällt auch der Bericht selbst in vier Teile, deren Inhalt nachstehend wiedergegeben sei.

II. Der Kommissionsbericht von 1911.

1. Das System der Betriebsverträge und ihre wirtschaftlichen Wirkungen.

Der erste Teil des Berichts beschäftigt sich zunächst mit der Frage: „Welches waren die Hauptgrundsätze, die den Verträgen von 1890 zugrunde lagen, und haben sich diese als ausführbar erwiesen?“ Sodann wird ihre Wirkung für die Allgemeinheit und für den ganzen Eisenbahnbetrieb untersucht. Bei der Neuordnung von 1890 hatte man sich zum Ziele gesetzt, eine größere Konzentration des Betriebes und einen Wettbewerb zwischen den Betriebsgesellschaften herzustellen. Daß eine größere Konzentration des ganzen Eisenbahnwesens durch die Verstaatlichung der Rheinbahn und ihren Übergang an S S. erzielt wurde, kann keinem Zweifel unterliegen. Die Folge davon waren vor allem bessere Zugverbindungen für den Personenverkehr. Namentlich S S. bekam nunmehr durch die Linie Amsterdam—

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:16 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Utrecht Anschluß an Amsterdam, konnte somit direkte Verbindungen nach Belgien usw. (über Esschen) herstellen. Ein anderes Beispiel sind die Verbindungen der drei Hauptstädte Amsterdam, Rotterdam und Haag mit Groningen und Leeuwarden, die nunmehr auf dem kürzesten Wege durch S S., gemeinsam mit der von ihr beherrschten Zentralbahn (N C S.), hergestellt werden konnten. Entsprechendes gilt für den Güterverkehr. Hier ist namentlich zu erwähnen, daß die für die Allgemeinheit meistens durchaus unvorteilhaften Umleitungen bedeutend vermindert wurden.

Trotz der Verringerung der Anzahl der Gesellschaften hat der Wettbewerb nicht nachgelassen. Auch an solchen Orten und bei solchen Verbindungen, wo tatsächlich kein Wettbewerb besteht, sieht man die gleichen Verbesserungen, die der Wettbewerb anderwärts entstehen ließ. Der Geist des Wettbewerbs, der den ganzen Verkehr beherrscht, schafft einen flotten Betrieb, und Klagen über Lässigkeit und Schlappheit sind selten. Dazu kommt, daß die beiden Gesellschaften fast gleich stark sind und gleiche Ausdehnungsmöglichkeiten besitzen. Bei Auswüchsen schritt die Regierung ein, z. B. als S S. den Güterverkehr nach Belgien von der gemeinschaftlichen Linie über Esschen auf die allein von ihr beherrschte Linie über Turnhout ablenken wollte. Solche Auswüchse beweisen also nichts gegen das Wettbewerbsystem. Denn bei einem System, wie es in Holland herrscht, muß eben die Regierung als Eigentümerin der meisten Bahnlinien dafür sorgen, daß Übergriffe nicht vorkommen. Die größten Bedenken hatte man 1890 gegen das Hauptkonkurrenzmittel, nämlich den Mitbetrieb einer Linie durch beide Gesellschaften. Es wurde von vornherein von vielen für ganz unhaltbar angesehen. Es ist zwar nicht zu leugnen, daß der Mitbetrieb vielfach neue oder größere Anlagen, wie Lokomotiv- und Wagenschuppen erforderte und auch sonst manche Schwierigkeiten mit sich brachte. Einzelne Mißstände, namentlich für Reisende mit besonderen Karten, die nicht für beide Gesellschaften Gültigkeit hatten, sind mittlerweile durch die Einführung des neuen Tarifs vom 1. Januar 1911 behoben. Andere, wie die Verspätungen der Personen- oder Güterzüge durch die unbedingt bevorrechtigten Schnellzüge der anderen Gesellschaft, lassen sich nie ganz vermeiden. Jedenfalls aber hat der Mitgebrauch sich durchaus bewährt. Das zeigt namentlich die hervorragende Entwicklung der internationalen Verbindung der H S M. über Rheine, Esschen, Hoek van Holland, die nur durch den Mitgebrauch einzelner S S. Linien ermöglicht worden ist. Will man daher an der jetzigen Betriebsart festhalten, so darf man auch den Mitgebrauch nicht aufgeben.

Generated on 2019-07-31 13:16 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Die Wirkung der Neuordnung von 1890 für das reisende Publikum zeigte sich in der allgemeinen Zufriedenheit mit den bestehenden Zuständen. Und diese Zufriedenheit ist durchaus berechtigt. Z. B. sind die Zugkilometer von 23 232 291 (1891) auf 40 408 572 (1909) also um 37,9% gestiegen. Die Anzahl der zwischen Amsterdam und Haarlem fahrenden Züge stieg in dem gleichen Zeitraum von 61 auf 110, für die Linie Amsterdam—Utrecht von 40 auf 72, für die Hauptlinie Amsterdam — Haag — Rotterdam sogar von 30 auf 65. Im Güterverkehr nahm die Anzahl der gefahrenen Tonnenkilometer um 92% zu. Auch die Tarifverhältnisse haben sich durch die Konzentration und den Wettbewerb erheblich gebessert. Für den Güterverkehr trat eine Erniedrigung der allgemeinen Stückgüterklasse ein; auch wurden besondere Klassen für Stückgüter von minderem Wert sowie ein niedrigerer Bestellguttarif eingeführt. Sodann veranlaßte die Konzentration überhaupt eine allgemeine Ermäßigung der Tarife, da lange durchgehende Linien in eine Hand kamen und die ziemlich hohen Tarife der Rheinbahn und der von ihr abhängigen Zentralbahn fortfielen. Von besonderer Bedeutung für den internationalen Verkehr wurde, daß die fremden Eisenbahnverwaltungen jetzt nicht mehr die eine holländische Gesellschaft gegen die andere ausspielen konnten, da nunmehr beide Gesellschaften Verbindungen zur Grenze bekamen. Die Folge hiervon war, daß man 1895 für die holländischen Häfen im Verkehr mit Deutschland gleich billige Tarife wie für Antwerpen bekommen konnte.

Die Konkurrenz dagegen ermäßigte die Tarife nicht in dem Maße wie die Konzentration. Indes führte sie Beförderungsverträge zwischen den beiden Gesellschaften sowie Spezialtarife herbei und veranlaßte, daß für die Entfernungsberechnungen immer die kürzeren Wege zugrunde gelegt wurden. Die verschiedenen Mißhelligkeiten des Wettbewerbs, namentlich durch die Ferienkarten und Kilometerbücher, die gewöhnlich nur für die Züge der einen oder anderen Gesellschaft gültig waren und somit leicht eine Unübersichtlichkeit herbeiführten, sind durch die Einführung des neuen Tarifs vom 1. Januar 1911 fast ganz behoben. Dieser legt, unter Abschaffung der Rückfahrkarten, den halben Preis der früheren Rückfahrkarten der einfachen Fahrt zugrunde. Bei einer Fahrt über 200 km nimmt der Fahrpreis überhaupt nicht mehr zu. Die Kilometerbücher sind jetzt für alle Linien gültig. Andererseits läßt sich aber nicht leugnen, daß der Wettbewerb auch manche Nachteile bringen kann. Z. B. wurde der ganze Verkehr Rotterdam—Venlo, den S S. bis 1890 über Tilburg—Boxtel leitete, nunmehr über die Rheinbahn (Arnhem) gelenkt. Auch läßt die Konkurrenz

Generated on 2019-07-31 13:16 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

nicht zu, daß S S. z. B. die H S M.-Züge von (Amsterdam—)Stavoren—Leeuwarden nach Groningen durchführt.

Die Vertragsbestimmung, daß neue Nebenbahnen nicht von den Gesellschaften übernommen zu werden brauchen (nur Hauptbahnen müssen angeschlossen werden, diese werden aber kaum noch gebaut) führt zwar oft zu Schwierigkeiten, doch haben diese stets noch behoben werden können. Auch die Bestimmung, daß der Staat jederzeit den Betrieb von den Gesellschaften übernehmen kann, hat den vielfach erwarteten lähmenden Einfluß auf die Entwicklung der Gesellschaften (durch Übernahme neu erbauter Nebenbahnen) nicht ausgeübt. H S M. betreibt 435 km, S S. 298 km Nebenbahnen. Für H S M. galt diese Bestimmung überdies schon seit 1881.

Auf die Betriebsverhältnisse haben Konzentration und Wettbewerb nicht besonders günstig gewirkt. Die Hauptfolge, die von ihnen erwartet wurde, nämlich eine Verminderung der Betriebskosten, ist nicht eingetreten. Das liegt jedoch nicht am System, sondern eine Steigerung der Kosten ist fast überall, auch im Auslande eingetreten. Ein Hauptgrund sind ohne Zweifel die vielfachen Gehaltsaufbesserungen. Während 1891 nur 41% der Bruttoeinnahmen für das Personal aufgewendet werden mußten, war der Satz 1909 schon auf 48% gestiegen. Andererseits aber ist zu beachten, daß der Wettbewerb im allgemeinen nicht, wie vielfach erwartet wurde, auf die Einnahmen drückend wirkte. Die Einnahme für das betriebene Kilometer ist von 10 850 fl. (1889) auf 18 935 fl. (1909), mithin um 74,5% gestiegen.

Es ergibt sich somit, daß das jetzige System von Konzentration und Wettbewerb sich als durchaus vorteilhaft bewiesen hat. Die schlechten finanziellen Ergebnisse haben jedenfalls andere Gründe.

2. Der Eisenbahnbetrieb durch die Gesellschaften, abgesehen von den finanziellen Ergebnissen.

Was zunächst die Sicherheit des Betriebes anbelangt, so erfüllen die Gesellschaften in Holland ihre Pflicht durchaus. Die Verhältnisse sind so gut wie im Ausland, das zeigt die folgende Tabelle, die die Anzahl der Toten und Verletzten für eine Million Zugkilometer bei der Preußisch-Hessischen Staatsbahn, H S M., S S., Österreich und dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen angibt.

	Preußen	H S M.	S S.	Österr.	V. D. E. V.
1903 . . .	4,87	4,24	3,61	6,29	5,81
1904 . . .	5,14	3,72	3,76	6,77	5,90

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:16 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	Preußen	H S M.	S S.	Österr.	V. D. E. V.
1905 . . .	5,40	4,20	3,85	8,55	6,64
1906 . . .	5,57	3,96	3,25	14,24	7,52
1907 . . .	5,74	3,17	3,80	10,95	8,17
1908 . . .	4,71	3,38	3,14	17,89	7,74

Es kann überhaupt keinem Zweifel unterliegen, daß bei Privatgesellschaften das Interesse für die Sicherheit des Bahnbetriebes ebenso groß ist wie bei staatlichem Betriebe.

Ebenso steht es mit der Unterhaltung der Bahnanlagen, die vertragsmäßig den Gesellschaften zur Last fällt. Auch hier ist durch die Gesellschaften allen Anforderungen Genüge geleistet. Neuanlagen, die Verbesserungen oder Vergrößerungen darstellen, wie zweite Gleise, Bahnhöfe, Werkstätten usw. gehen jedoch zu Lasten des Staates insofern, als die Gesellschaften derartige Anlagen herzustellen haben, wofür aber der bei der Verstaatlichung zu zahlende Preis sich um die Kosten der Neuanlagen erhöht. Auch diese vertragliche Bestimmung hat sich durchaus bewährt, obwohl nicht zu verkennen ist, daß die Grenze zwischen den von den Gesellschaften zu bestreitenden Unterhaltungs- und den vom Staate zu begleichenden Vergrößerungsanlagen oft nur schwer zu ziehen ist. Man muß jedoch dabei bleiben, daß die Gesellschaften alle Änderungen, die tatsächlich eine Ausbreitung oder eine Verbesserung darstellen, zur Kapitalrechnung bringen können. Der Begriff der Unterhaltung der Bahnanlagen ist so festzulegen, daß die Gesellschaften alles in dem Zustande erhalten müssen, der bei der Übergabe der Bahnen vorhanden war. Wenn der Verkehr im Laufe der Zeit zunimmt, kann man von den Gesellschaften nicht verlangen, daß sie die Bahn derart ausrüsten, wie es den jeweiligen Anforderungen entspricht. Bei gutem Willen wird sich manche Schwierigkeit in dieser Hinsicht wohl beheben lassen.

Einen Hauptstreitpunkt bildet nach wie vor die Sorge für das Personal. Der Streik eines Teils der Beamten der H S M. im Januar 1903, der übrigens auf das allgemeine wirtschaftliche Leben nur einen geringen Einfluß ausübte, veranlaßte das Gesetz vom 11. April 1903, nach dem diejenigen bestraft werden können, die sich an einer Dienstverweigerung oder einem Ausstande beteiligen, falls hierdurch eine Lahmlegung des Verkehrs herbeigeführt werden soll. Andererseits kann aber auch nicht verkannt werden, daß sich die Verhältnisse des Personals im allgemeinen erheblich gebessert haben. Schwierigkeiten entstehen indes leicht durch die staatliche Aufsicht. Die Regierung setzt nämlich die Dienstvorschriften fest, und es herrscht Streit,

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:16 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

welche Bedeutung diesen zukommt. Die Regierung ist der Ansicht, daß diese Vorschriften nach jeder Richtung bindend sind, so daß die Gesellschaften keine günstigeren Bedingungen in ihre Bestimmungen aufnehmen können. Umgekehrt betrachtet H S M. die Regierungsbestimmungen lediglich als das Minimum dessen, was gewährt werden muß und nimmt sodann noch Bedingungen auf, die über die Maßregeln der Regierung hinausgehen. Ähnlich ist es mit den Pensionsansprüchen, denen die Gesellschaften durch die Errichtung besonderer Pensionskassen mit getrennter Verwaltung genügen. Hier hat die Regierung sich einer Einmischung enthalten, jedoch ist der Übergang des Personals und natürlich auch der Pensionen auf den Staat für den Fall der Verstaatlichung gewährleistet. Da die Gesellschaften nur ebensoviel in den Pensionsfonds schütten, wie die Zahlungen der Mitglieder der Kasse betragen, können diese Fonds auf die Dauer nicht als genügend angesehen werden. Namentlich ist dies der Fall bei H S M., die ihren Beamten zwar hohe Pensionen aussetzt, ohne jedoch genügende Grundlagen dazu zu haben, während es bei S. S. umgekehrt liegt. Jedenfalls liegt die Gefahr nahe, daß der Staat demnächst Personal und Pensionsansprüche übernehmen muß, ohne genügende Deckung zu haben.

Vom militärtechnischen Standpunkt ist nicht zu verkennen, daß bei dem jetzigen System durch den Mangel an Einheit in Kriegszeiten und Mobilmachungsfällen leicht Schwierigkeiten entstehen können. Indessen ist diesem Gesichtspunkte nicht eine solche Bedeutung beizumessen, daß man aus diesem Grunde eine Änderung des Systems herbeiführen müßte. Jedenfalls aber muß die Mitwirkung der Gesellschaften bei der Vorbereitung des Kriegsverkehrs gesetzlich gesichert sein. Namentlich empfiehlt es sich, daß gesetzliche Bestimmungen aufgestellt werden, durch die der Militärverwaltung im Kriegsfalle die Verfügung über das ganze Personal der Gesellschaften gegeben wird.

Das Schlußergebnis ist auch hier, daß die Betriebsverhältnisse der holländischen Eisenbahnen im allgemeinen allen Anforderungen entsprechen.

3. Die finanzielle Seite des holländischen Eisenbahnwesens.

Die finanzielle Seite ist noch immer der wunde Punkt der holländischen Eisenbahnfrage. Der Kommissionsbericht hierüber zerfällt naturgemäß in 2 Teile. Er behandelt zunächst die finanziellen Wirkungen der Verträge von 1890 für die betriebführenden Gesellschaften und sodann die Wirkungen für den Staat.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:16 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die Stellung der Gesellschaften zum Staate ist in finanzieller Hinsicht derart, daß man von einer fast unbegrenzten Freiheit der Gesellschaften reden kann. Nur für Anleihen und bestimmte Abschreibungen bestehen Ausnahmen. Diese Stellung kann den Gesellschaften aber deswegen eingeräumt werden, weil der Staat als Pacht zunächst eine bestimmte Summe und sodann unter gewissen Voraussetzungen noch einen steigenden Anteil am Reingewinn bekommt. Die Hauptbedenken gegen eine solche Stellung der Gesellschaften bestehen darin, daß die Abschreibungen oft nicht in gehörigem Maße vorgenommen werden, und vor allem darin, daß die Gesellschaften sich an Unternehmungen beteiligen, namentlich Bahnen pachten, die sich nicht rentieren, oder die infolge ungünstiger Abfassung der Verträge nur dem anderen Vertragsteile die Vorteile aus der Rentabilität zuwenden. (Vgl. Overmann, Eisenbahnwesen in Holland, S. 124 usw.) Hierdurch wird dann die Bilanz der Betriebsgesellschaft zuungunsten des Staates verschoben und dieser die Möglichkeit gegeben, die Verstaatlichung selbst gegen den Willen der Regierung herbeizuführen. Hier muß eine Änderung eintreten.

Was das finanzielle Ergebnis selbst angeht, so ist zu bemerken, daß die beiden Gesellschaften, die ihre Pflicht für den Betrieb und für das Personal durchaus erfüllt haben, eine nur mäßige Dividende haben verdienen können. Die Durchschnittsdividende von 1891—1909 betrug bei H S M. nur 3,48 %, bei S S. 3,86 %. Dabei nahm der Reservefonds der S S. um 6 278 fl. ab, während H S M., die bis 1890 alle Fonds an die Aktionäre verteilt hatte, einen Reservefonds von 2,124 Mill. fl. ansammelte. Beide Gesellschaften haben seit 1907 nicht mehr als 3 % Dividende verteilen können und sind somit in der Lage, die Verstaatlichung herbeizuführen. Aber auch der Staat hat keinen Gewinn aus den Bahnen gezogen. Bis 1890 hat der Staat über 300 Mill. fl. in seine Bahnen gesteckt und in der Zeit von 1890—1909 im ganzen 79 582 037 fl. als Zinsen dafür wiederbekommen. Das sind jährlich nur 4 188 528 fl. Von einer Rentabilität kann somit gar keine Rede sein.

Der Grund für diese schlechten finanziellen Erfolge liegt, abgesehen von der in Holland erheblichen Höhe der Baukosten darin, daß die Betriebskosten zu hoch und die Einnahmen zu gering sind. Das letzte ist die Hauptsache; die geringen Einnahmen erklären sich nun wieder daraus, daß der Güterverkehr in Holland auf den Eisenbahnen so außerordentlich gering ist. Der Wettbewerb der zahlreichen, billigen Wasserwege ist zu groß, namentlich bei den Rohstoffen, Kohlen, Holz, Eisenerzen, für die sie die einzige Transportmöglichkeit bieten. Das ist um so mehr der

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:16 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Fall, als neuerdings Deutschland durch den Dortmund-Ems-Kanal ebenso billig verfrachten kann, so daß bereits fast die gesamte Eisenerzeinfuhr von Rotterdam nach Emden abgelenkt worden ist. Außerdem ist die Industrie unbedeutend und arm an Gütern, die eine höhere Fracht vertragen.

Die geringen Einnahmen der holländischen Bahnen überhaupt und die auffallend geringen Einnahmen aus dem Güterverkehr veranschaulicht die folgende Tabelle, die die Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehr und die Gesamteinnahmen einzelner Bahnen für das Jahr 1907 gegenüberstellt:

	Personenverkehr	Güterverkehr	Zusammen
Baden	10 101	21 761	31 862 fl.
Bayern	5 590	12 491	18 081 „
Sachsen. . . .	9 587	18 570	28 153 „
Preußen . . .	9 098	21 940	31 038 „
Württemberg .	7 505	13 334	20 839 „
Belgien	10 342	20 653	31 128 „
S S. und H S M.	9 297	8 892	18 189 „

für das Kilometer.

Die bisherigen unzulänglichen finanziellen Ergebnisse lassen die Frage auftauchen, ob der Zustand sich in Zukunft bessern wird. Bei Untersuchung dieser Frage ist zunächst davon auszugehen, daß die Einnahmen auch in Zukunft in derselben Weise wachsen. Sie betrugen 1908 53 945 135 fl. und hatten gegen 1898 um 17 718 326 fl. zugenommen. Bei der gleichen Zunahme würden sie also 1918 71 663 461 fl. betragen. Allein eine Steigerung der Einnahmen ist meistens auch mit einer Zunahme der Ausgaben verbunden. Die Ausgaben setzen sich zusammen aus den eigentlichen Betriebsausgaben und der Kapitalrente, d. h. der Summe, die für die Verzinsung der Eisenbahnanlagen (hier auch die Pacht der Bahnen), für das rollende Material, Betriebseinrichtungen (Zinsenrechnung) und für Wagenmiete zu rechnen ist, und zwar kommt es weniger auf die absoluten Zahlen dieser beiden Posten an, als auf das Verhältnis, in dem die Betriebsausgaben und die Rentenlast zu den Einnahmen stehen. Das Verhältnis der Betriebsausgaben zu den Gesamteinnahmen nennt man herkömmlich Betriebskoeffizient; dementsprechend läßt sich das Verhältnis der Rentenlast zu den Einnahmen als Rentenkoeffizient bezeichenen. Die Frage nach einer Besserung der finanziellen Ergebnisse des holländischen Eisenbahnbetriebes löst sich, gleichbleibende Steigerung der Einnahmen vorausgesetzt, somit auf in die Frage, ob sich Betriebs- und Rentenkoeffizient in Zukunft ermäßigen lassen.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:16 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Was zunächst den Betriebskoeffizienten anlangt, so könnte ja eine Zunahme der Einnahme eine Ermäßigung des Betriebskoeffizienten wahrscheinlich machen; allein die Erfahrungen der letzten Jahre sprechen doch stark dagegen. Denn von 1898 bis 1908 ging der Betriebskoeffizient trotz Steigerung der Einnahmen stark nach oben, obwohl die Gesellschaften nach Möglichkeit bestrebt waren, die Betriebskosten zu verringern. Aus diesem Grunde kann auch für die Zukunft eine Ermäßigung des Betriebskoeffizienten, wenigstens in einem erheblichen Maße, nicht erreicht werden. Mit dem Rentenkoeffizienten steht es nicht wesentlich besser. Es wurde schon gesagt, daß die Kapitalrente in drei Posten zerfällt. Das sind: Bahnpacht (sowie die Rente für die den Gesellschaften selbst gehörenden Bahnen), Wagenmiete an fremde Gesellschaften und die eigentliche Zinsenrechnung für das rollende Material und die Betriebseinrichtungen, was ja nach den Bestimmungen der Verträge zu Lasten der einzelnen Gesellschaften geht. Zunächst die Pachtsumme. Diese stellt eine immer gleich bleibende Summe dar, die sich nach den vertragsmäßigen Bestimmungen um Bruchteile vermehrt, wenn die Einnahmen der Gesellschaften eine gewisse Höhe erlangt haben. Da nun die Höhe der Pachtsumme durch die Mehrleistungen der Gesellschaften bei guten Ergebnissen nur sehr wenig beeinflußt wird, muß bei einer Steigerung der Einnahmen die Zahl, die das Verhältnis der Pachtsumme zu den Einnahmen ausdrückt, naturgemäß sinken. Sie betrug 1898 noch 15,049 % und war 1908 auf 10,406 %, also um 4,643 % gesunken. Die Beträge des zweiten Postens, Wagenmiete, sind gegenüber den anderen Posten so unerheblich, daß sie den Rentenkoeffizienten kaum beeinflussen. 1898 umfaßte diese Ausgabe 3,003 % der Gesamteinnahme, 1908 nur noch 1,284 %, das ergibt somit eine Ermäßigung von 1,719 %. Umgekehrt ist dagegen die Zinsenrechnung von 7,87 % (1898) auf 11,458 % (1908) gestiegen, hat mithin um 3,588 % zugenommen. Somit hat der Rentenkoeffizient von 1898 bis 1908 um 2,774 % abgenommen (4,643 + 1,719 — 3,588).

Im Jahre 1918 wird sich das Verhältnis bei gleich bleibender Entwicklung folgendermaßen gestalten. Der Satz für die Bahnmiete wird auf 8,41 %, somit um 1,996 % gesunken sein. Die für Wagenmiete zu zahlende Summe wird bei zunehmendem Verkehr nicht weiter sinken, sondern sich voraussichtlich auf der gleichen Höhe halten, so daß dieser Posten, der ja an sich schon keine Bedeutung hat, aus der Betrachtung ausscheiden kann. Dagegen kann man bei dem Posten Zinsenrechnung mit einer weiteren Steigerung rechnen. Bei gleichen Verhältnissen wird die Zinsenrechnung 1918 13,272 % der Gesamteinnahmen umfassen, gegen 11,458 % im Jahre

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:16 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

1908. Das bedeutet somit eine Zunahme von 1,814 %. Im ganzen dürfte somit der Rentenkoeffizient von 1908 bis 1918 um 1,996 — 1,814 = 0,182 % abnehmen. Eine derartig geringe Abnahme des Rentenkoeffizienten kann natürlich bei gleichbleibendem Betriebskoeffizienten eine Besserung des Schlußergebnisses nicht herbeiführen.

Noch erheblich ungünstiger wird das Bild, wenn man nicht, wie soeben, eine gleichbleibende Steigerung, sondern eine progressive Zunahme der einzelnen Posten annimmt. In diesem Falle würde freilich der Prozentsatz für die an dieser Steigerung nicht teilnehmende Pachtsumme noch mehr (um 3,41 %) sinken, dagegen würde der Satz für die Zinsenrechnung, bei der man ebenfalls eine entsprechende verhältnismäßige Steigerung annehmen muß, ganz erheblich (um 5,142 %) zunehmen. Der Rentenkoeffizient würde also in diesem Falle nicht sinken, sondern um 5,142 — 3,41 = 1,732 % zunehmen.

Die Untersuchung ergibt somit, daß eine Besserung der finanziellen Erfolge für die Zukunft nicht zu erwarten ist.

Bislang wurden die beiden großen Eisenbahngesellschaften als ein Ganzes beurteilt und ihre Einnahmen und Ausgaben als die einer einzigen Gesellschaft betrachtet; allein hierdurch läßt sich ein sicheres und zuverlässiges Bild von den finanziellen Ergebnissen der Eisenbahnen noch nicht gewinnen. Denn die Gesellschaften sind lediglich Pächter, die nur ein verhältnismäßig kleines Kapital (für das rollende Material, die Betriebseinrichtungen und u. U. für die wenigen, ihr zu eigen gehörenden Bahnlinien) zu verzinsen haben. Wenn man sich daher ein Bild von der Rentabilität des gesamten Eisenbahnbetriebes machen will, muß man von der Annahme ausgehen, daß der Betrieb durch eine (öffentliche oder private) Gesellschaft geführt würde, die zugleich Eigentümerin des ganzen Eisenbahnnetzes ist. Von diesem Standpunkt aus hat die Kommission eine Rechnung aufgestellt und dabei als Grundlage angenommen, daß die Eisenbahnen Anfang 1909 verstaatlicht oder sonst übernommen wären und während dieses Jahres im Eigentum und im Betrieb einer Gesellschaft gestanden hätten. Das Ergebnis dieser Rechnung ist folgendes: Die Gesellschaft, die am 1. Januar 1909 die durch den Staat oder durch private Gesellschaften gebauten Eisenbahnen zu einem unter Berücksichtigung der Anlagekosten und des Alters der Bahnen angemessenen Preis übernommen haben würde, die das hierzu nötige Geld zu 3½% hätte aufnehmen müssen und dieselben Einnahmen und Ausgaben gehabt hätte, wie die beiden jetzigen Gesellschaften, und die außerdem noch für die Beförderung der Post eine angemessene

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:18 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Summe bekommen hätte [1]), würde bei angemessenen Abschreibungen mit einem Verlust von 7 626 829 fl. gearbeitet haben. Diese Summe würde sich bei einer dreiprozentigen Verzinsung auf 6 779 404 fl. ermäßigt haben. Es ist naturgemäß, daß fast alle Verluste, die der Eisenbahnbetrieb mit sich bringt, im letzten Ende auf Kosten des Staates gehen, und tatsächlich hat der Staat 1909 rund 6 Millionen für die Eisenbahnen aufbringen müssen.

Der Einfluß der Eisenbahnen auf die allgemeinen Staatsfinanzen ergibt sich somit von selbst.

4. Das Ergebnis.

In dem vierten und letzten Abschnitt ihres Berichtes zieht die Kommission das Ergebnis aus ihren Untersuchungen.

Zunächst wird die Notwendigkeit der Nachprüfung der Verträge mit den Betriebsgesellschaften behandelt. Trotz der schlechten finanziellen Ergebnisse der letzten Jahre machen die Gesellschaften von ihrem Kündigungsrecht keinen Gebrauch. Infolgedessen kann man annehmen, daß sie nur das Nötigste tun, um den Betrieb aufrecht zu erhalten, um größere Ausgaben nach Möglichkeit zu sparen. Dazu kommt, daß dem Staate das Recht zusteht, jeden Augenblick nach ordnungsmäßiger Kündigung den Betrieb der Bahnen selbst in die Hand zu nehmen. Das muß ohne Zweifel nach manchen Richtungen einen lähmenden Einfluß auf die Gesellschaften ausüben. Sie werden nach Möglichkeit die Ausführung größerer Bauwerke zum Unterhalt oder Ausbau der Bahnanlagen auf die lange Bank hinausschieben, namentlich, wenn es sich um Anlagen handelt, deren Rentabilität etwas zweifelhaft ist, oder die erst nach längerer Zeit sich als nutzbringend erweisen. Da, wie bereits nachgewiesen ist, eine wesentliche Verbesserung der finanziellen Ergebnisse nicht zu erwarten ist, muß man mit Recht befürchten, daß die Kräfte der privaten Gesellschaften allmählich nicht mehr ausreichen werden, um einen ordnungsgemäßen Betrieb und einen zweckmäßigen Ausbau der Eisenbahnen zu gewährleisten.

Für die Einführung des staatlichen Betriebes auf den Eisenbahnen sprach sich gleichwohl nur die Minderheit der Kommission aus. Dieser war hauptsächlich folgendes maßgebend: Ein reiner Privatbetrieb ist nun einmal doch nicht vorhanden, die Mehrzahl der Eisenbahnen gehört schon dem Staate; dieser hat sodann die Bahnen des Landes nach besonderen Grund-

---

[1]) Jetzt erhalten die Eisenbahngesellschaften nach dem allgemeinen Eisenbahngesetz vom 9. April 1875 nichts.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:18 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

sätzen, vornehmlich denen der Konkurrenz, unter die beiden großen Gesellschaften verteilt. Eine gewisse Leitung liegt dem Staate schon jetzt ob; er bestimmt z. B. die Höchstsätze der Tarife, die Dienstvorschriften für das Personal usw. Auch ist er finanziell bereits interessiert, ohne allerdings gerade in dieser Beziehung einen größeren Einfluß ausüben zu können. Ferner dienen die Eisenbahnen, wenn sie von Privatgesellschaften betrieben werden, der finanziellen Ausbeute durch diese, während doch die Förderung des allgemeinen Wohles die Hauptsache sein muß. Dieses Ziel kann aber nur beim Staatsbetriebe erreicht werden. Dazu kommen die vielen Schwierigkeiten bei der Erweiterung und Unterhaltung der Eisenbahnen; die Kosten hierfür suchen die Gesellschaften nach Möglichkeit auf den Staat abzuwälzen. Auch bei der Anlage von neuen Nebenbahnen, die doch an eine der Gesellschaften verpachtet werden müssen, ergeben sich ähnliche Schwierigkeiten. Ebenso ist der Staat am besten in der Lage, in einer angemessenen Art für die Bahnangestellten zu sorgen. Hier versagen die Gesellschaften zu leicht, wie die Ausstände beweisen. Dazu kommen die ewigen Meinungsverschiedenheiten zwischen Staat und Gesellschaft über die Dienstvorschriften usw. Vor allem aber kommt in Betracht, daß die Gesellschaften doch keine finanziellen Erfolge haben werden, und zwar auch dann nicht, wenn die Pachtsumme ermäßigt würde. Auch litten die finanziellen Verhältnisse der Gesellschaften oft an einer erheblichen Unübersichtlichkeit. Von den Gegnern des Staatsbahngedankens wurde namentlich ins Feld geführt, daß das Parlament sich bald in jede Kleinigkeit hereinmischen und dadurch einen unzweckmäßigen Einfluß auf den ganzen Betrieb, namentlich auf die Selbständigkeit und das Selbstvertrauen der Beamten und der ganzen Verwaltung erlangen würde. Diesem wurde wieder entgegengehalten, daß man diese Schwierigkeiten durch die Einsetzung eines Verwaltungsrates beheben könnte.

Von mehreren Kommissionsmitgliedern wurde empfohlen, sämtliche Bahnen nur durch e i n e Gesellschaft betreiben zu lassen. Dann werde vor allem die Personalfrage am besten einheitlich gelöst und eine möglichst große Konzentration erzielt; auch könne man am besten durch die Praxis sehen, welche Folgen die allgemeine Konzentration haben würde und ob sich der Staatsbetrieb vielleicht auch aus diesem Grunde empfehle. Hier spielt somit der Gedanke des langsamen Überganges zum Staatsbetrieb hinein. Im übrigen herrschen über das tatsächliche Vorhandensein und den Nutzen des Wettbewerbs durch zwei Gesellschaften, namentlich was die finanzielle Seite anbelangt, sehr verschiedene Ansichten.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:18 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die am meisten geschlossene Gruppe spricht sich für die Beibehaltung des jetzigen Systems (zwei Gesellschaften) aus. Sie ist der Ansicht, daß sich das System durchaus bewährt hat. Es findet keine Einmischung durch das Parlament statt, auch keine unerwünschte Vermehrung der Staatsbeamten. Vor allem aber sei eine kaufmännische Leitung, besonders im Güterverkehr, nur so zu erzielen und das Gewinnanstreben der Gesellschaften sorge von selbst für gute Verhältnisse. Auch der gegenseitige Wettbewerb durch zwei Gesellschaften könne nur die besten Folgen haben, und man könne überhaupt mit Sicherheit darauf rechnen, daß der Staat viel teurer arbeite als die Privatgesellschaften. Dazu käme, daß der Staat leicht in ein eigentümliches Verhältnis zu der privaten, durchaus freien Binnenschiffahrt träte, indem er dieser Konkurrenz mache, obgleich nicht zu verkennen sei, daß die Güter sich doch naturgemäß nach ihrer Art auf Wasser- und Landweg zu verteilen pflegten. Auf jeden Fall sei aber eine Vermengung der unsicheren Eisenbahnfinanzen mit den allgemeinen Staatsfinanzen zu vermeiden, das könne die unangenehmsten Folgen haben. Auch sei zu bedenken, daß je größer der Betrieb, um so schwieriger und unübersichtlicher die Verwaltung sei.

Bei der Abstimmung entschieden sich 4 Mitglieder für die Einführung des Staatsbetriebes und 1 Mitglied für das Pachtsystem, wobei jedoch die Einführung des Staatsbetriebes als Endzweck anzusehen sei. Ein weiteres Mitglied stimmte für beides. Ferner erklärten sich 5 Mitglieder für die Beibehaltung des jetzigen Systems (Pacht durch 2 Gesellschaften), und endlich 4 für die Pacht durch nur eine Gesellschaft. Bei der Schlußabstimmung wurde die Einführung des Staatsbetriebes mit 5 : 10 Stimmen abgelehnt. Sodann wurde die Einführung des Betriebes durch e i n e Gesellschaft mit 8 gegen 7 Stimmen angenommen.

Ob es indes dazu kommt, kann namentlich in Anbetracht dessen, daß die 8 Anhänger der Verpachtung an eine Gesellschaft sich über die wesentlichsten Grundsätze uneins sind, noch zweifelhaft sein.

Generated on 2019-07-31 13:18 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Wohlfahrtseinrichtungen der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft im Jahre 1910.

Von Dr. Leese,
Geh. Regierungsrat und vortr. Rat im Ministerium der öffentlichen Arbeiten.

In Anlehnung an die früheren Abhandlungen in dieser Zeitschrift[1]) werden nachstehend die Leistungen der Staatseisenbahnverwaltung und der von ihr eingerichteten oder geförderten Kassen auf dem Gebiete der Invaliden-, Kranken- und Unfallversicherung im Jahr 1910 dargestellt:

Die Pensionskasse, die Krankenkassen und die Unfallversicherung im Jahre 1910.

Von den im Archiv 1911 S. 2 ff. besprochenen Änderungen der Satzungen für die Abteilung B der Arbeiterpensionskasse sind im Berichtsjahre:

a) die Einführung der neuen (VIII.) Lohnklasse für die Mitglieder mit einem Diensteinkommen von 1 500 ℳ und mehr;

b) die Beitrittsberechtigung zur Abteilung B bereits vor Erfüllung der Militärpflicht;

c) die Erhöhung der laufenden Beiträge

schon insofern wirksam in die Erscheinung getreten, als

zu a) 33 253 Mitglieder der Lohnklasse VIII zugeführt worden sind;

zu b) sich die Zahl der Mitglieder im Lebensalter bis zu 24 Jahren von 27 894 im Vorjahre auf 43 348 erhöht hat;

zu c) die laufenden Beiträge der zum Beitritt verpflichteten Mitglieder von 4 270 878 ℳ im Vorjahre auf 5 398 635 ℳ gestiegen sind, obgleich die Erhöhung erst mit dem 1. Juli 1910 in Kraft getreten ist und somit nur die Hälfte des Rechnungsjahres 1910 umfaßt. In gleicher Weise hat sich nicht nur der laufende Zuschuß der Eisenbahnverwaltung erhöht, sondern auch der außerordentliche Zuschuß in

---

[1]) Vergl. zuletzt Archiv für Eisenbahnwesen 1911, S. 1.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:18 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Höhe eines Sechstels der Gesamtbeiträge ist gegenüber dem Vorjahr um rund 435 800 ℳ gestiegen.

Die mit der Erhöhung der Beiträge verbundene Aufbesserung der Leistungen an Zusatzrenten, Witwen- und Waisengeldern ist im Berichtsjahre weniger zur Geltung gekommen, da die Zahl der mit Zusatzrente ausgeschiedenen Kassenmitglieder gegenüber dem Vorjahre nicht unerheblich gesunken ist (2 195 gegen 2 810 im Vorjahre). Im Berichtsjahre hat der Vorstand der Arbeiterpensionskasse seine auf die Bekämpfung der Tuberkulose gerichteten Bestrebungen dahin ausgebaut, daß er in den Fällen, in denen nach ärztlichem Gutachten eine Nachbehandlung der in Lungenheilstätten behandelten Personen mit Tuberkulin zur Erreichung eines dauernden Erfolges angezeigt ist, diese Wohltat den Kassenmitgliedern zuwendet und die hierdurch entstehenden Kosten auf die Kasse übernimmt. Zur weiteren Förderung dieser Bestrebungen läßt der Vorstand der Kasse für die Bahn- und Bahnkassenärzte der Eisenbahnverwaltung in den Lungenheilstätten „Stadtwald" und „Moltkefels" praktische Kurse über Tuberkulinbehandlung abhalten. Die Eisenbahnverwaltung unterstützt diese Bestrebungen dadurch, daß sie den Bediensteten die zur Durchführung der Tuberkulinnachbehandlung erforderlichen Dienstbefreiungen oder -erleichterungen — bei den im Arbeiterverhältnis stehenden Bediensteten unter Belassung des vollen Lohnes, soweit nicht Krankengeld zur Zahlung gelangt — gewährt.

Im übrigen hat sich das Berichtsjahr für die Arbeiterpensionskasse wiederum als ein Jahr ruhiger Fortentwickluug erwiesen.

Auf dem Gebiete der Krankenversicherung hat sich das Berichtsjahr gegenüber dem Vorjahre insofern günstiger gestaltet, als die Zahl der Erkrankungsfälle gesunken ist. Auf je hundert Mitglieder kamen nur 35,60 Erkrankungsfälle im Jahre 1910 gegen 38,51 im Jahre 1909. Infolgedessen sind auch die Kassen in der Lage gewesen, dem Reservefonds größere Beträge zuzuführen. Das Vermögen der Betriebskrankenkassen hat sich im Berichtsjahr von 14 392 055 ℳ auf 15 104 597 ℳ erhöht.

Auf dem Gebiet der Unfallversicherung ist im Berichtsjahre erfreulicherweise die Zahl der Personen, für die aus Anlaß von Unfällen Entschädigungen festzusetzen waren, gegenüber dem Vorjahre um 444 geringer gewesen.

Die beiden nachfolgenden Übersichten geben ein Gesamtbild von den Leistungen der Pensionskasse und der Betriebskrankenkassen, vond en Ausgaben auf Grund der Unfallversicherung einschließlich der Haftpflichtrenten an Arbeiter und deren Hinterbliebenen sowie von den Aufwendungen der Verwaltung für diese Zwecke und für Unterstützungen an Arbeiter und deren Hinterbliebene in den Jahren 1909 und 1910.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:18 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Es wurden gezahlt	im Jahre 1909 ℳ	im Jahre 1910 ℳ
1. von der Arbeiterpensionskasse:		
a) an Invaliden-, Kranken- und Altersrenten . .	2 620 070	2 723 932
b) für Heilbehandlung erkrankter Kassenmitglieder und für Invalidenhauspflege	607 962	667 000
c) an Rentenzuschüssen, Pensionen, Witwen- und Waisengeldern, Sterbegeld	5 282 000	5 975 000
2. von den Betriebskrankenkassen:		
an Krankheitskosten (Krankengeld, für Krankenpflege, freie ärztliche Behandlung, Arznei und sonstige Heilmittel bei Erkrankungsfällen sowohl der Kassenmitglieder als auch ihrer Familienangehörigen, Wöchnerinnenunterstützung und Sterbegeld)	11 902 056	11 702 342
3. an Renten, Abfindungen, Heilungskosten sowie an Sterbegeldern und anderen Entschädigungen auf Grund der Unfallversicherungsgesetze . . .	7 305 367	7 485 978
4. an Haftpflichtrenten an Arbeiter und deren Hinterbliebene	445 400	446 600
insgesamt . . .	28 162 855	29 000 852

Die Beiträge der Eisenbahnverwaltung betrugen:

an	im Jahre 1909 rund ℳ	im Jahre 1910 rund ℳ
Barzuschüssen:		
zu den Eisenbahnbetriebskrankenkassen. . . .	3 753 000	3 899 200
zur Arbeiterpensionskasse:		
Abteilung A	2 233 500	2 280 300
„ B	5 821 600	7 385 100
Entschädigungen:		
auf Grund der Unfallversicherungsgesetze . . .	7 305 400	7 486 000
auf Grund der Haftpflichtgesetze, soweit es sich um Unfälle der Arbeiter handelt.	445 400	446 600
Unterstützungen an Eisenbahnarbeiter und an Hinterbliebene ausgeschiedener Arbeiter (nach der Istausgabe des Etatsjahrs)	1 900 000	1 900 000
insgesamt . . .	21 458 900	23 397 200

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:18 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

1. Die Arbeiterpensionskasse.

Die Kasse zerfällt in die Abteilungen A und B, die mit getrennter Vermögensverwaltung nebeneinander bestehen. Die Abteilung A erfüllt alle Aufgaben einer nach dem Invalidenversicherungsgesetze errichteten Ver-

	Zahl der Mitglieder		
	bei den früheren Betriebs- und Werkstätten-arbeiter-pensionskassen	bei der Abteilung	
		A	B
	1890	1906	
Beim Beginn des Rechnungsjahres vorhanden	84 293	278 821	222 940
Im Laufe des Rechnungsjahres neu eingetreten:			
überhaupt	16 410	103 259	33 276
auf je 100 der Mitgliederzahl im Jahresmittel	18,72	35,28	14,57
Im Laufe des Rechnungsjahres ausgeschieden:			
überhaupt	9 626	76 031	18 066
auf je 100 der Mitgliederzahl im Jahresmittel	10,97	25,98	7,91
Beim Schluß des Rechnungsjahres vorhanden:			
überhaupt	91 077	306 049	238 150
darunter weibliche	98	8 502	1 924
„ freiwillige	—	3 945	27 760
Durchschnittlich täglich (im Jahresmittel) vorhanden[1])	87 685	292 684	228 437
Überhaupt haben teilgenommen .	100 703	382 080	256 216

[1]) Die Mitgliederzahl im Jahresmittel ist in der Weise berechnet, daß die in den benutzten Unterlagen angegebenen Bestandziffern vom ersten Tage jedes Monats zusammengezählt sind und die Gesamtsumme durch die Zahl der Monate geteilt ist.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:18 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

sicherungsanstalt, während die Abteilung B eine über die reichsgesetzliche hinausgehende besondere Fürsorge leistet und alle Arbeiter umfaßt, die mindestens ein volles Jahr bei der Eisenbahnverwaltung beschäftigt sind.

Über die Zahl der Kassenmitglieder während des Berichtsjahres und während der voraufgegangenen Jahre gewährt die nachstehende vergleichende Zusammenstellung einen Überblick:

Zahl der Mitglieder bei der Abteilung							
A	B	A	B	A	B	A	B
1907		1908		1909		1910	
306 049	238 150	335 176	262 012	316 455	284 754	314 628	289 903
111 260	42 895	47 383	45 371	51 000	24 399	55 932	44 301
34,41	17,28	14,52	16,70	16,11	8,53	17,50	14,64
82 133	19 033	66 104	22 629	52 827	19 250	47 264	20 919
25,40	7,67	20,26	8,33	16,69	6,73	14,78	6,91
335 176	262 012	316 455	284 754	314 628	289 903	323 296	313 285
9 095	2 574	8 865	2 890	9 117	3 235	9 587	4 437
5 322	31 449	5 866	33 989	6 256	35 198	6 694	34 888
323 359	248 221	326 331	271 728	316 564	285 995	319 684	302 673
417 309	281 045	382 559	307 383	367 455	309 153	370 560	334 204

Generated on 2019-07-31 13:18 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Die Zahl der Mitglieder der Abteilung A, die die Gesamtzahl der bei der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft beschäftigten, der Invalidenversicherungspflicht unterliegenden Personen darstellt, hat sich hiernach im Berichtsjahre um 8 668 erhöht.

Die Zahl der Mitglieder der Abteilung B der Pensionskasse ist im Berichtsjahre um 23 382 gestiegen. Diese Steigerung beruht im wesentlichen auf der mit dem 1. April 1910 in Kraft getretenen Aufhebung der Bestimmung, wonach die männlichen Mitglieder der Abteilung A in die Abteilung B erst aufgenommen werden konnten, wenn sie der Militärpflicht genügt hatten oder von ihr befreit waren. Jetzt ist jedes Mitglied der Abteilung A nach einjähriger Beschäftigung im Staatseisenbahndienst verpflichtet, auch der Abteilung B beizutreten.

Mit einer nach § 9 des Invalidenversicherungsgesetzes ausgestellten Bescheinigung über die Teilnahme an der Abteilung A sind aus der Beschäftigung bei der Eisenbahn ausgeschieden:

im Jahre	insgesamt Personen	auf je 100 des durchschnittlichen Mitgliederbestandes
1906	71 646	24
1907	77 955	24
1908	61 602	19
1909	48 212	15
1910	43 285	14

Der Abteilung B gehörten an:

im Jahre	überhaupt Mitglieder im täglichen Durchschnitt	von je 100 des Durchschnittsbestands aller Arbeiter, d. h. der Mitglieder der Abteilung A
1906	228 437	78
1907	248 221	77
1908	271 728	83
1909	285 995	90
1910	302 673	95

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:18 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die Zahl der aus der Abteilung B ausgeschiedenen Mitglieder hat betragen:

infolge	1906	1907	1908	1909	1910
a) Ablebens	1 572	1 574	1 869	1 705	1 625
b) Übertritts in den Bezug einer Pension, Invalidenrente nebst Zusatzrente	2 173	1 981	2 167	2 810	2 195
c) bahnseitiger Gewährung einer Unfallrente	83	46	45	122	75
d) Übernahme von Mitgliedern in das Verhältnis von Eisenbahnunterbeamten	6 147	6 868	6 122	3 750	3 002
e) sonstiger freiwilliger oder unfreiwilliger Aufgabe der Beschäftigung bei der Eisenbahnverwaltung:					
mit Beitragsrückgewähr . .	7 864	8 288	12 295	10 707	12 620
ohne „ . .	227	276	131	156	1 402
zusammen . .	18 066	19 033	22 629	19 250	20 919

Von den (unter e) aufgeführten Personen hatten nur 4 200 eine fünfjährige oder längere Mitgliedzeit zurückgelegt.

Unter den in das Staatsbeamtenverhältnis übergeführten Mitgliedern befanden sich

im Jahre 1906	4 020	Mitglieder,
„ „ 1907	4 123	„
„ „ 1908	3 257	„
„ „ 1909	2 124	„
„ „ 1910	1 882	„

mit einer mindestens fünfjährigen Mitgliedschaft bei der Pensionskasse. Diesen, wie ihren Angehörigen, bleiben ohne weitere Beitragsleistung die Ansprüche auf die Leistungen der Abteilung B erhalten, die zu gewähren gewesen wären, wenn das Mitglied am Tage seiner Übernahme erwerbsunfähig geworden oder gestorben wäre. Sie sind aber auch berechtigt, die Mitgliedschaft bei der Abteilung B freiwillig fortzusetzen und haben dann

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:18 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

den Beitrag in voller Höhe allein zu zahlen, da die Verwaltung keinen Zuschuß leistet. Bei Aufgabe der freiwilligen Versicherung werden die während ihrer Dauer entrichteten Beiträge bis auf eine geringe Risikogebühr zurückgezahlt. Von der freiwilligen Versicherung wird, wie das Steigen der Zahl der freiwilligen Mitglieder von 27 760 im Jahre 1906 auf 34 888 im Jahre 1910 ergibt, in immer größerem Umfang Gebrauch gemacht. — Die Mitglieder der Abteilung B, die infolge von Dienstvergehen strafweise aus der Beschäftigung bei der Staatseisenbahnverwaltung entlassen werden und damit aus der Abteilung B ausscheiden, haben zwar satzungsgemäß den Anspruch auf Beitragsrückgewähr verwirkt. Indessen können ihnen beim Vorhandensein besonderer Milderungsgründe die Beiträge zurückgezahlt werden. Letzteres ist im allgemeinen geschehen und nur insoweit unterblieben, als die ausgeschiedenen Mitglieder selbst einen Antrag auf Rückzahlung der Beiträge nicht gestellt haben. In den aufgeführten 1 402 Fällen des Ausscheidens aus der Beschäftigung ohne Beitragsrückgewähr handelt es sich hiernach nicht um Fälle strafweiser Entlassung, in denen die Beitragsrückgewähr vorenthalten worden ist, sondern fast ausschließlich um Fälle, in denen die ausgeschiedenen Mitglieder von dem ihnen nach § 34 Abs. 4 und 5 und nach § 36 der Satzungen zustehenden Recht Gebrauch gemacht haben, die Beiträge in der Kasse zu belassen, um sich und ihren Angehörigen die bis zum Ausscheiden erworbenen Ansprüche auf Zusatzrente und Witwen- und Waisengeld zu erhalten. Die Steigerung der Zahl dieser Mitglieder von 156 im Vorjahre auf 1 402 im Berichtsjahre beruht auf der am 1. April 1910 in Kraft getretenen Bestimmung, wonach den Mitgliedern, die zwecks Erfüllung der aktiven Militärdienstpflicht aus der Beschäftigung ausscheiden, ebenfalls das Recht eingeräumt worden ist, die Beiträge in der Kasse zu belassen.

Weitere Auskunft über Zahl, Ein- und Austritt, Lebensalter und Ableben der Mitglieder beider Abteilungen der Pensionskasse im Jahre 1910 gibt nach den einzelnen Jahrgängen die Anlage I (**Seite 114**).

Faßt man auf Grund des Bestandes am Jahresanfang die Mitglieder der Abteilung B in Lebensaltersgruppen zusammen, so erhält man über die Beteiligung der verschiedenen Lebensaltersgruppen bei den nach der Dauer der Mitgliedzeit gebildeten zwei Gruppen die nachstehende Übersicht:

Generated on 2019-07-31 13:18 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Generated on 2019-07-31 13:18 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Lebensalter	Im nebenbezeichneten Lebensalter waren Mitglieder der Abteilung B der Pensionskasse vorhanden															
	I. mit einer geringeren als fünfjährigen Mitgliedschaft								II. mit einer Mitgliedschaft von fünf Jahren und darüber							
	am 1. Januar															
	1908		1909		1910		1911		1908		1909		1910		1911	
	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%
70 Jahre und darüber .	66	0,02	15	0,00	6	0,00	6	0,00	720	0,27	792	0,28	700	0,24	641	0,21
mehr als 65 bis 69 Jahre	193	0,07	124	0,05	79	0,02	47	0,02	2 400	0,92	2 515	0,83	2 452	0,85	2 539	0,81
„ „ 60 „ 64 „	449	0,17	309	0,11	256	0,09	229	0,07	5 362	2,05	5 728	2,01	5 926	2,04	6 255	2,00
„ „ 55 „ 59 „	894	0,34	717	0,25	605	0,21	488	0,16	9 820	3,75	10 321	3,63	10 275	3,54	10 118	3,23
„ „ 50 „ 54 „	1 324	0,50	1 203	0,42	990	0,34	972	0,31	12 410	4,74	12 798	4,50	13 564	4,68	14 109	4,50
„ „ 45 „ 49 „	1 783	0,68	1 809	0,64	1 686	0,58	1 873	0,60	17 634	6,73	17 931	6,29	18 641	6,43	19 179	6,12
„ „ 40 „ 44 „	3 498	1,33	3 612	1,27	3 531	1,22	3 832	1,22	24 129	9,21	24 319	8,54	25 756	8,89	26 705	8,52
„ „ 35 „ 39 „	8 112	3,10	8 893	3,12	8 871	3,06	8 830	2,82	30 056	11,47	31 292	10,99	33 932	11,70	36 555	11,67
„ „ 30 „ 34 „	20 898	7,98	24 452	8,59	25 079	8,65	24 107	7,69	33 510	12,79	34 653	12,17	35 944	12,40	38 639	12,33
„ „ 25 „ 29 „	53 417	20,39	62 164	21,83	61 939	21,37	60 537	19,32	9 570	3,65	9 948	3,49	11 777	4,07	14 276	4,56
„ „ 20 „ 24 „	25 432	9,71	29 996	10,53	27 556	9,51	35 080	11,20	262	0,10	1 109	0,39	304	0,10	871	0,28
bis zu 20 Jahren . . .	73	0,03	54	0,02	34	0,01	7 397	2,36	—	—	—	—	—	—	—	—
zusammen . . .	116 139	44,32	133 348	46,83	130 632	45,06	143 398	45,77	145 873	55,68	151 406	53,17	159 271	54,94	169 887	54,23

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Generated on 2019-07-31 13:18 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Lebensalter	Im nebenbezeichneten Lebensalter waren Mitglieder der Abteilung B der Pensionskasse vorhanden									
	III. insgesamt am 1. Januar									
	1907		1908		1909		1910		1911	
	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%
70 Jahre und darüber .	638	0,27	786	0,29	807	0,28	706	0,24	647	0,21
mehr als 65 bis 69 Jahre	2 215	0,93	2 593	0,99	2 639	0,93	2 531	0,87	2 586	0,83
„ „ 60 „ 64 „	5 484	2,31	5 811	2,22	6 037	2,12	6 182	2,13	6 484	2,07
„ „ 55 „ 59 „	9 605	4,04	10 714	4,09	11 038	3,88	10 880	3,75	10 606	3,39
„ „ 50 „ 54 „	13 014	5,46	13 734	5,24	14 001	4,92	14 554	5,02	15 081	4,81
„ „ 45 „ 49 „	18 610	7,82	19 417	7,41	19 740	6,93	20 327	7,01	21 052	6,72
„ „ 40 „ 44 „	26 151	10,98	27 627	10,54	27 931	9,81	29 287	10,11	30 537	9,74
„ „ 35 „ 39 „	35 063	14,72	38 168	14,57	40 185	14,11	42 803	14,76	45 385	14,49
„ „ 30 „ 34 „	51 291	21,53	54 408	20,77	59 105	20,76	61 023	21,05	62 746	20,02
„ „ 25 „ 29 „	55 873	23,46	62 987	24,04	72 112	25,32	73 716	25,44	74 813	23,88
„ „ 20 „ 24 „	20 178	8,47	25 694	9,81	31 105	10,92	27 860	9,61	35 951	11,48
bis zu 20 Jahren . . .	28	0,01	73	0,03	54	0,02	34	0,01	7 397	2,36
zusammen . . .	238 150	100,00	262 012	100,00	284 754	100,00	289 903	100,00	313 285	100,00

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Die vorstehende Übersicht weist eine bedeutende Erhöhung der Mitgliederzahl in dem Lebensalter bis zu 24 Jahren nach. Sie beruht auf dem bereits für die Steigerung der Gesamtzahl der Mitglieder der Abteilung B angeführten Grunde.

Am 1. Januar 1911 hatten 54,23 % (gegen 54,94 % im Vorjahre) sämtlicher Mitglieder Anspruch auf Kassenleistungen.

Die Sterblichkeitsziffern haben betragen:

bei der Abteilung A:

im Jahre	1906	. . . . .	0,56	für je	100	Mitglieder,
„ „	1907	. . . . .	0,52	„ „	100	„
„ „	1908	. . . . .	0,56	„ „	100	„
„ „	1909	. . . . .	0,51	„ „	100	„
„ „	1910	. . . . .	0,43	„ „	100	„

bei der Abteilung B :

im Jahre	1906	. . . . .	0,69	für je	100	Mitglieder,
„ „	1907	. . . . .	0,63	„ „	100	„
„ „	1908	. . . . .	0,69	„ „	100	„
„ „	1909	. . . . .	0,60	„ „	100	„
„ „	1910	. . . . .	0,54	„ „	100	„ .

Von den im Jahre 1910 verstorbenen 1 625 Mitgliedern der Abteilung B hinterließen 1 198 Angehörige, die einen Anspruch auf Witwen- und Waisengeld hatten, während sich diese Zahl im Jahre 1909 bei 1 705 Sterbefällen auf 1 189 belief.

Die Zuteilung der Mitglieder zu den für die Höhe der Beiträge und der Leistungen maßgebenden Lohnklassen erfolgt bei der Abteilung A, deren Lohnklassen sich den durch das Invalidenversicherungsgesetz eingeführten Lohnklassen völlig anschließen, nach der Höhe des zur Krankenkasse veranlagten Tagesverdienstes, während bei der Abteilung B seit der am 1. Juli 1904 in Kraft getretenen, im Jahrgang 1905 des Archivs S. 1—5 besprochenen Änderung der Satzungen der Pensionskasse hierfür nicht mehr dieser Tagesverdienst, sondern der Jahresarbeitsverdienst in Betracht kommt. Letzterer wird derart ermittelt, daß der für die Krankenkassenbeiträge zugrunde gelegte Tagesverdienst entweder

a) mit 365 vervielfältigt wird, wenn das Mitglied regelmäßig auch an den Sonntagen, d. i. an mehr als 26 Sonntagen, beschäftigt wird oder dienstbereit sein muß und hierfür gelöhnt wird, oder
b) mit 300 vervielfältigt wird, wenn das Mitglied regelmäßig nur an den Wochentagen gelöhnt wird.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:18 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die gegenwärtig bei beiden Abteilungen bestehenden Lohnklassen sind in der nachfolgenden Übersicht dargestellt:

Abteilung A

Lohnklasse	Jahresarbeitsverdienst	Tagesverdienst
I	bis zu 350 ℳ einschließlich	bis 1,16 ℳ
II	von mehr als 350 — 550 ℳ	1,17 — 1,83 „
III	„ „ „ 550 — 850 „	1,84 — 2,83 „
IV	„ „ „ 850 — 1150 „	2,84 — 3,83 „
V	„ „ „ 1150 ℳ	3,84 ℳ und mehr.

Abteilung B

Lohnklasse	Jahresarbeitsverdienst	Tagesverdienst	
		bei den nicht für die Sonntage gelöhnten Arbeitern	bei den für die Sonntage gelöhnten Arbeitern
II	bis zu 550 ℳ einschließlich	bis 1,83 ℳ	bis 1,50 ℳ
III	von mehr als 550 — 850 ℳ	1,84 — 2,83 „	1,51 — 2,32 „
IV	„ „ „ 850 — 1050 „	2,84 — 3,50 „	2,33 — 2,87 „
V	„ „ „ 1050 — 1200 „	3,51 — 4,00 „	2,88 — 3,28 „
VI	„ „ „ 1200 — 1350 „	4,01 — 4,50 „	3,29 — 3,69 „
VII	„ „ „ 1350 — 1500 „ ausschließlich	4,51 — 4,99 „	3,70 — 4,10 „
VIII	„ 1500 ℳ und mehr	5,00 ℳ und mehr	4,11 ℳ und mehr.

Die Kassenmitglieder verteilen sich auf die einzelnen Lohnklassen wie folgt:

Pensionsabteilung	Zeitpunkt	Zahl der Mitglieder der Lohnklasse								
		I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	insgesamt
A	1./1. 1907	6 660	21 885	123 839	109 602	44 063	—	—	—	306 049
„	1./1. 1908	6 443	17 744	131 121	125 938	53 930	—	—	—	335 176
„	1./1. 1909	6 253	12 399	117 461	120 381	59 961	—	—	—	316 455
„	1./1. 1910	6 979	12 401	112 190	119 177	63 881	—	—	—	314 628
„	1./1. 1911	6 741	9 790	104 025	121 735	81 005	—	—	—	323 296
B	1./1. 1907	—	5 934	61 646	57 518	48 199	35 500	29 353	—	238 150
„	1./1. 1908	—	4 479	58 860	61 811	55 071	39 847	41 944	—	262 012
„	1./1. 1909	—	4 290	62 441	67 256	56 226	45 375	49 166	—	284 754
„	1./1. 1910	—	4 260	59 901	65 722	55 309	48 336	56 375	—	289 903
„	1./1. 1911	—	6 433	54 811	64 797	58 667	52 570	42 754	33 253	313 285

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:18 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

In Prozenten der Kassenmitglieder gehörten an:

der Beitragsklasse	am 1. Januar									
	1907		1908		1909		1910		1911	
	bei Abteilung									
	A %	B %	A %	B %	A %	B %	A %	B %	A %	B %
I (untersten).	2,18	—	1,93	—	1,98	—	2,22	—	2,09	—
II	7,15	2,49	5,29	1,71	3,92	1,50	3,94	1,47	3,03	2,05
III	40,46	25,89	39,12	22,46	37,11	21,93	35,66	20,66	32,17	17,50
IV	35,81	24,15	37,57	23,59	38,04	23,62	37,88	22,67	37,65	20,68
V	14,40	20,24	16,09	21,02	18,95	19,75	20,30	19,08	25,06	18,73
VI	—	14,91	—	15,21	—	15,93	—	16,67	—	16,78
VII	—	12,32	—	16,01	—	17,27	—	19,45	—	13,65
VIII	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10,61

Diese Übersicht ergibt sowohl bei der Abteilung A wie bei der Abteilung B ein starkes Aufsteigen der Kassenmitglieder in die höheren Lohnklassen. Während am 1. Januar 1907 den Lohnklassen IV und V der Abteilung A = 50,21 %, den Lohnklassen IV—VII der Abteilung B = 71,62 % der Mitglieder angehörten, umfaßten am 1. Januar 1911 die Lohnklassen IV und V der Abteilung A = 62,71 %, die Lohnklassen IV—VIII der Abteilung B = 80,45 % der Mitglieder. Der am 1. Juli 1910 bei der Abteilung B eingeführten neuen (VIII) Lohnklasse (Jahreseinkommen von 1 500 ℳ und mehr) gehören bereits 33 253 Mitglieder an.

Die Wochenbeiträge betrugen bei der Abteilung A für die fünf Lohnklassen 14 ₰, 20 ₰, 24 ₰, 30 ₰ und 36 ₰. Die Wochenbeiträge bei der Abteilung B sind, wie im Jahrgang des Archivs 1911, S. 2 näher angegeben, ab 1. Juli 1910 erhöht worden und betragen in den Lohnklassen II bis VIII 38 ₰, 56 ₰, 76 ₰, 88 ₰, 102 ₰, 116 ₰ und 128 ₰ für männliche Mitglieder, 16 ₰, 24 ₰, 32 ₰, 36 ₰, 42 ₰, 48 ₰ und 52 ₰ für weibliche Mitglieder.

Sie werden zur Hälfte von dem Lohn der Kassenmitglieder gekürzt, zur anderen Hälfte von der Verwaltung gezahlt. Für die Dauer von Erkrankungen und von militärischen Dienstleistungen der Mitglieder ruht die Beitragsleistung, während bei anderen nur vorübergehenden Unterbrechungen der Beschäftigung bei der Eisenbahnverwaltung den Kassenmitgliedern zur Aufrechterhaltung und Fortsetzung ihrer Ansprüche die Weiterzahlung der Beiträge gestattet ist. Dauert die vorübergehende Unterbrechung länger als vier Wochen, so haben die Mitglieder für die überschießende Zeit keinen Anspruch auf die Mitbeteiligung der Eisenbahn-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:18 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

verwaltung an der Beitragsleistung, sie müssen den Beitrag vielmehr allein in voller Höhe entrichten. Die Beiträge zur Abteilung A der Pensionskasse decken sich in ihrer Höhe mit den im § 32 des Invalidenversicherungsgesetzes bestimmten, von den Versicherungsanstalten zu erhebenden Beiträgen. Sie werden jedoch nicht wie bei den Versicherungsanstalten durch Einkleben von Marken in Quittungskarten erhoben, sondern der Pensionskasse unmittelbar zugeführt und, soweit sie am Lohn der Kassenmitglieder gekürzt sind, von den Bezirksausschüssen der Pensionskasse für jedes Mitglied aufgezeichnet.

Die Einnahmen der Pensionskasse im Berichtsjahre und im Vergleich mit den Einnahmen des Vorjahres werden durch die nachstehende Zusammenstellung veranschaulicht:

Bezeichnung der Einnahmen	im Jahre 1909		im Jahre 1910	
	Abteil. A ℳ	Abteil. B ℳ	Abteil. A ℳ	Abteil. B ℳ
Zinsen	1 367 075	3 941 138	1 440 639	4 396 955
Eintrittsgelder	—	30 785	—	63 937
Laufende regelmäßige Beiträge:				
a) der Kassenmitglieder	2 233 482	4 270 878	2 280 288	5 398 635
b) der Eisenbahnverwaltung	2 233 482	4 270 878	2 280 288	5 398 635
Außerordentlicher Beitrag der Eisenbahnverwaltung	—	1 550 691	—	1 986 505
Beitragsnachzahlungen, Beiträge freiwilliger Mitglieder und Beiträge ehemaliger Mitglieder der braunschweigischen Arbeiterpensionskasse	50 442	1 160 396	50 100	1 402 024
Wiedereingezahlte Beiträge	—	10 715	—	18 398
Zuwendung aus dem Vermögen der Abteilung A (§ 65 Abs. 7 der Satzungen)	—	252 975	—	599 571
Miete und Pacht für Grundstücke	78 329	—	79 178	—
Strafgelder und andere nicht vorhergesehene Einnahmen	10	—	—	2 429
zusammen	5 962 820	15 488 456	6 130 493	19 267 089
dagegen im Jahre 1906	5 286 553	11 205 593		
1907	5 873 403	13 611 852		
1908	5 998 565	14 932 827		

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:19 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die Einnahmen im Berichtsjahre sind gegenüber dem Vorjahre bei der Abteilung A um 167 673 ℳ, bei der Abteilung B um 3 778 633 ℳ höher gewesen.

Im Durchschnitt fielen auf ein Mitglied an laufenden, von ihm selbst entrichteten Beiträgen:

bei der Abteilung A 7,29 ℳ (7,20 ℳ im Jahre 1909, 7,16 ℳ im Jahre 1908),
„ „ „ B 20,16 ℳ (17,03 ℳ „ „ 1909, 17,14 ℳ „ „ 1908).

Die nicht unwesentliche Steigerung des Durchschnittsbeitrages bei der Abteilung B beruht, abgesehen von dem Aufrücken der Kassenmitglieder in höhere Lohnklassen, auf der bereits erwähnten Erhöhung der laufenden Beiträge, die im Berichtsjahr noch nicht voll in die Erscheinung tritt, weil sie erst am 1. Juli 1910 in Kraft getreten ist.

Der als „außerordentlicher Beitrag der Eisenbahnverwaltung“ nachgewiesene Betrag von 1 986 505 ℳ stellt den Zuschuß dar, den die Eisenbahnverwaltung, wie im Archiv 1908 S. 43 näher angeführt ist, in Höhe eines Sechstels der Gesamtbeiträge vom 1. April 1906 ab zwecks Erhöhung der Leistungen der Abteilung B freiwillig leistet.

Die Zuwendung aus dem Vermögen der Abteilung A gründet sich auf § 65 Abs. 7 der Satzungen, wonach unter Wiederaufhebung des für das Jahr 1909 beobachteten, im Archiv 1911, S. 22 erwähnten Verfahrens soviel vom Hundert der Beitragseinnahmen der Abteilung A dem Vermögen der Abteilung B zuzuführen ist, als nach den Veröffentlichungen des Reichsversicherungsamts durchschnittlich von den Beitragseinnahmen aller Landesversicherungsanstalten auf deren Verwaltungskosten entfällt. Bei der Festsetzung dieses Betrages für das Rechnungsjahr 1910 sind jedoch, abweichend von dem früheren Verfahren, die im Rechnungsjahr bei der Abteilung A bereits verausgabten Verwaltungskosten hiervon in Abzug gebracht.

Die Ausgaben abzüglich der wiedererstatteten Beträge haben in den Jahren 1909 und 1910 betragen:

Bezeichnung der Ausgaben	im Jahre 1909		im Jahre 1910	
	Abteil. A ℳ	Abteil. B ℳ	Abteil. A ℳ	Abteil. B ℳ
Invaliden-, Kranken- und Altersrenten	2 620 070	—	2 723 932	—
Zusatzrenten	—	2 457 343	—	2 766 415
Satzungsmäßiges Witwengeld . .	—	2 036 094	—	2 300 444
„ Waisengeld . .	—	554 415	—	605 948
zu übertragen . . .	2 620 070	5 047 852	2 723 932	5 672 807

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:20 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Bezeichnung der Ausgaben	im Jahre 1909		im Jahre 1910	
	Abteil. A ℳ	Abteil. B ℳ	Abteil. A ℳ	Abteil. B ℳ
Übertrag . . .	2 620 070	5 047 852	2 723 932	5 672 807
Statutmäßig: aus den früheren Arbeiterpensionskassen				
Invalidenpension .	—	44 882	—	34 858
Witwengeld . . .	—	54 973	—	59 171
Waisengeld . . .	—	635	—	484
Abfindung von Witwen b. Wiederverheiratung	—	48 934	—	51 158
Sterbegeld	—	133 491	—	156 090
Heilverfahren	560 993	—	617 509	—
Invalidenhauspflege	46 969	—	49 491	—
Beitragserstattungen	112 891	826 924	110 647	980 050
Verwaltungskosten	13 373	9 312	15 275	17 472
Erhebungen bei Gewährung oder Entziehung der Rente	15 133	—	13 943	—
Schiedsgerichtskosten	3 494	—	4 234	—
Zuwendung der Abteilung A an Abteilung B	252 975	—	599 571	—
Sonstige Ausgaben	—	2 296	—	—
zusammen . .	3 625 898	6 169 299	4 134 602	6 972 090
dagegen im Jahre 1906 . .	3 250 359	3 856 481		
1907 . .	3 512 160	4 561 740		
1908 . .	3 663 370	5 395 979		

I. Ausgaben der Abteilung A.

Die Ausgaben der Abteilung A haben die des Vorjahres um rund 508 700 ℳ überstiegen.

In den Ausgaben an Invaliden-, Kranken- und Altersrenten von 2 723 932 ℳ sind die anteiligen Beträge enthalten, die die Abteilung A neben der Sonderlast nach den Vorschriften der §§ 125—127 des Invalidenversicherungsgesetzes nach der bei dem Reichsversicherungsamt vorgenommenen Abrechnung von der Gemeinlast zu tragen hat.

Nach der von der Rechnungsstelle des Reichsversicherungsamts vorgenommenen Verteilung der Rentenlast hat die Pensionskasse an der Gemeinlast aller Versicherungsträger einen Anteil von 1 817 542,17 ℳ aus dem von ihr verwalteten Teil des Gemeinvermögens zu tragen. Da von diesem Betrage durch die eigenen Anweisungen der Pensionskasse nur

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:20 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

1 562 257,53 ℳ in Anspruch genommen sind, hat die Abteilung A auf die Gemeinlast noch 255 284,64 ℳ zuzuschießen gehabt. Dieser Betrag ergibt im Verhältnis zu den von der Pensionskasse im Jahre 1910 angewiesenen Rentenzahlungen abzüglich der vom Reich zu tragenden Zahlungen (Reichszuschuß und Anteil der Rente für die Dauer militärischer Dienstleistungen), die sich auf 2 499 919,55 ℳ beliefen, eine Mehrbelastung von 10 % gegen 14 % im Jahre 1909, 21 % im Jahre 1908, 24 % im Jahre 1907.

Auf Anweisung der Pensionskasse sind von der Post im Jahre 1910 gezahlt worden:

an Invalidenrenten	3 220 609,67 ℳ
„ Krankenrenten	18 695,71 „
„ Altersrenten	230 864,59 „
zusammen	3 470 169,97 ℳ.

Von diesem Betrage sind erstattet worden:

bar	6 006,03 ℳ	
vom Reich	964 244,39 „	970 250,42 ℳ
mithin verbleiben		2 499 919,55 ℳ.

Zu- und Abgang der Rentenempfänger gestaltete sich, wie folgt:

	Empfänger von		
	Invaliden-renten	Kranken-renten	Alters-renten
Bestand am 1. Januar 1910	16 611	67	1 408
Zugang im Jahre 1910	2 501	131	101
zusammen	19 112	198	1 509
Abgang im Jahr 1910:			
wegen Wiedereintritts der Erwerbsfähigkeit	43	65	—
wegen Todes	1 470	8	81
wegen Gewährung höherer Invaliden-, Alters- oder Unfallrente	55	65	242
Abgang zusammen . . .	1 568	138	323
Bestand am 1. Januar 1911	17 544	60	1 186

Die durchschnittliche Höhe der Invalidenrente betrug im Jahre 1910 204,90 ℳ, die der Altersrente 180,40 ℳ.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:20 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

An Beiträgen hat die Abteilung A 119 815,20 ℳ (123 219,32 ℳ im Jahre 1909) erstattet.

Hiervon kommen auf

Heiratsfälle	1 927,00 ℳ
Unfälle	8 384,00 „
Todesfälle	109 504,20 „ .

Von fremden Versicherungsanstalten sind hierauf 17 791,58 ℳ vergütet worden, während die Pensionskasse fremden Versicherungsanstalten 9 428,19 ℳ zu erstatten hatte, so daß sie mit 111 451,81 ℳ (113 942,05 ℳ im Jahre 1909) belastet worden ist.

Wie in den Vorjahren, hat der Vorstand der Pensionskasse auch im Berichtsjahre von dem ihm nach § 18 des Invalidenversicherungsgesetzes (§ 16 der Satzungen) zustehenden Recht zur Übernahme des Heilverfahrens erkrankter Mitglieder in großem Umfang Gebrauch gemacht. Insbesondere hat er lungenkranken Mitgliedern durch Unterbringung in Heilstätten seine Fürsorge zugewendet und hiermit an der Bekämpfung der Lungenschwindsucht wesentlichen Anteil genommen. Hierbei haben auch die Eisenbahnbetriebskrankenkassen mitgewirkt, indem sie der Pensionskasse die einen Heilerfolg versprechenden Krankheitsfälle rechtzeitig überwiesen und das den Mitgliedern satzungsmäßig zustehende volle Krankengeld zur Verfügung stellten. Die Pensionskasse zahlte den Familien verheirateter Kurbefohlener während der Dauer des Heilverfahrens eine Unterstützung in Höhe des v o l l e n Krankengeldes, während sie gesetzlich nur verpflichtet wäre, ihnen die Hälfte des Krankengeldes zu belassen.

Im Jahre 1910 wurden 2 132 (gegen 1 942 im Jahre 1909, 1 646 im Jahre 1908, 1 499 im Jahre 1907) Personen durch Ausführung eines planmäßigen Heilverfahrens einer ständigen Heilbehandlung unterzogen, und zwar 1 422 (1 268 im Jahre 1909, 1 152 im Jahre 1908, 955 im Jahre 1907) Personen, die an Lungentuberkulose und 710 (674 im Jahre 1909, 494 im Jahre 1908, 544 im Jahre 1907) Personen, die an anderen Krankheiten litten. Außerdem wurde noch bei 1 498 (978 im Jahre 1909, 801 im Jahre 1908, 522 im Jahre 1907) nicht lungenkranken Personen eine nicht ständige Heilbehandlung abgeschlossen.

Von den vorerwähnten 2 132 Personen wurden behandelt:

in Krankenhäusern (Kliniken, Kaltwasserheilanstalten, medico-mechanischen Instituten).	111
in Heilanstalten für Lungenkranke, Luftkurorten . . .	1 206
in Genesungsheimen, Rekonvaleszentenanstalten . . .	24
in Bädern	747
in Privatpflege, Landaufenthalt, eigener Wohnung . .	44
in nicht näher bezeichneten Heilstätten	— .

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:20 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

In den eigenen Heilstätten der Pensionskasse sind nach dem vom Vorstand über ihre Wirksamkeit im Jahre 1910 erstatteten Jahresbericht behandelt worden:

	Stadtwald	Moltkefels
Bestand Ende des Jahres 1909	117	104
Zugang:		
a) Pensionskassenmitglieder	613	470
b) Eisenbahnbeamte	80	87
c) auf Kosten von Eisenbahndirektionen (Unfallverletzte)	3	—
insgesamt . .	813	661
Von diesen 813 bezw. 661 Patienten scheiden für die Tuberkulosestatistik aus:		
1. infolge anderer Leiden	47	24
2. wegen Fehlens einer tuberkulösen Erkrankung . .	30	2
3. wegen Übernahme in das Jahr 1911	118	104
4. aus anderen Gründen	17	7
insgesamt . .	212	137
Von den im Jahre 1910 abgeschlossenen Heilverfahren kommen hiernach für die Statistik in Betracht . .	601	524
Von diesen waren untergebracht:		
1. auf Kosten der Pensionskasse (Kassenmitglieder) .	524	438
2. auf eigene Kosten (Beamte)	75	86
3. auf Kosten der Eisenbahnverwaltung (Unfallverletzte)	2	—
zusammen . .	601	524
	1 125	

Von den 1 125 Pfleglingen waren beschäftigt:

in Bureaus	62
in Güterabfertigungen	92
auf Bahnhöfen	220
auf den Bahnstrecken	235
in Werkstätten	427
im Zugbeförderungs- und Begleitungsdienst	86
nicht mehr im Eisenbahndienst	3.

Generated on 2019-07-31 13:20 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Dem Lebensalter nach verteilen sich die 1 125 Pfleglinge auf die Gruppen

bis zu 20 Jahren	15
von 20—30 „	448
„ 30—40 „	431
„ 40—50 „	180
„ 50—60 „	45
„ 60 Jahren und darüber	6.

Von den vorhandenen Betten waren belegt:

1910	Stadtwald	Moltkefels	zusammen
am 1. Januar	117	104	221
„ 1. Februar	116	103	219
„ 1. März	120	104	224
„ 1. April	119	105	224
„ 1. Mai	121	104	225
„ 1. Juni	120	103	223
„ 1. Juli	120	103	223
„ 1. August	119	104	223
„ 1. September	120	103	223
„ 1. Oktober	119	104	223
„ 1. November	119	105	224
„ 1. Dezember	120	104	224

Die beiden Heilstätten sind hiernach das Jahr hindurch voll besetzt gewesen.

Die Gesamtzahl der Krankenverpflegungstage betrug

bei Stadtwald	44 075,
„ Moltkefels	37 938.

Die Zahl der Krankenverpflegungstage der abgeschlossenen Fälle der Tuberkulosenbehandlung betrug 1910

für 601 Fälle bei Stadtwald . . .	43 281 Tage	=	72,0 Tage,	
„ 524 „ „ Moltkefels . . .	33 682 „	=	64,3	„

im Durchschnitt.

Die nachstehende Zusammenstellung gibt einen Überblick über die Einnahmen und Ausgaben der beiden Heilstätten im Jahre 1910.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:19 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Bezeichnung der Position	Heilstätte Stadtwald ℳ	Heilstätte Moltkefels ℳ
Einnahmen:		
Entschädigung für die Aufnahme von Nichtmitgliedern	25 142	26 128
Erlös aus Erträgnissen von Land, Garten, Wald, Viehwirtschaft, Mieten und Verpflegungsgeldern der Bediensteten	4 841	4 366
Verschiedenes	101	283
Summe	30 084	30 777
Ausgaben:		
Personal (Gehalt, Löhne, Reisekosten, Remunerationen, Weihnachtsgeschenke, Versicherungsbeiträge)	37 808	38 029
Beköstigung für Pfleglinge und Personal	96 050	82 096
Auslagen für Pfleglinge	4 569	3 938
Wäsche (Reinigung, Instandhaltung, Ergänzung)	1 039	1 397
Arzneien, Instrumente, Apparate, Verbandstoffe, Drogen	1 300	1 904
Materialien für Heizung, Beleuchtung, Desinfektion	13 234	10 096
Wasserversorgung, Abwässerentfernung, Eisbeschaffung	2 625	—
Unterhaltung der Baulichkeiten und Maschinenanlagen	2 274	4 739
Unterhaltung und Ergänzung der Inventarien (ausschl. Wäsche)	2 871	2 671
Unterhaltung von Garten, Land, Park, Wald, Viehwirtschaft	3 200	1 244
Materialien für die Reinigung von Haus, Kleidern, Stiefeln usw.	1 531	1 696
Bureaukosten (Schreibutensilien, Porto, Telephon)	477	540
Fuhrwerk	4 381	2 984
Versicherungsbeträge und Steuern	665	824
Lesestoff, Spiele, Gottesdienst	1 570	1 668
Verzinsung und Abschreibung	39 801	32 737
Verschiedenes	454	716
Summe der Ausgaben	213 849	187 279
Hiervon ab die Einnahmen	30 084	30 777
verbleiben an Ausgaben	183 765	156 502
dagegen im Jahre 1906	186 951	164 052
„ „ „ 1907	183 208	166 915
„ „ „ 1908	177 431	161 098
„ „ „ 1909	181 362	171 918

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:19 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die Kosten für einen Verpflegungstag stellten sich bei der Heilstätte Stadtwald auf 1,81 (1,76 ℳ im Jahre 1909), bei der Heilstätte Moltkefels auf 1,74 ℳ (1,75 ℳ im Jahre 1909).

Die Erfolge der im Jahrgang 1905 des Archivs, S. 5 ff näher geschilderten Heilstättenbehandlung sind, wie die Berichte des Kassenvorstandes ergeben, günstig.

Von den 601 und 524 behandelten Kranken, von denen bei der Aufnahme nach der Turbanschen Stadieneinteilung

	Stadtwald	Moltkefels
dem I. Stadium	93 = 15,47 %	19 = 3,63 %
„ II. „	338 = 56,24 „	316 = 60,30 „
„ III. „	170 = 28,29 „	189 = 36,07 „

angehörten, haben nur 6 bis 3 kg an Gewicht abgenommen, 17 sind auf ihrem Körpergewicht stehen geblieben, dagegen haben 1 102 an Gewicht zugenommen, und zwar

	Stadtwald	Moltkefels	zusammen
bis 2 kg	22	46	68
von 2— 4 kg	73	99	172
„ 4— 6 „	134	131	265
„ 6— 8 „	125	105	230
„ 8—10 „	115	68	183
„ 10—12 „	58	36	94
„ 12—14 „	33	23	56
„ 14—16 „	11	5	16
„ 16—18 „	14	1	15
„ 18 kg und darüber	1	2	3

Die durch die Heilstättenbehandlung erzielten Erfolge für die Erwerbsfähigkeit und die Gesundheit werden durch die folgenden Tabellen veranschaulicht :

Generated on 2019-07-31 13:19 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Generated on 2019-07-31 13:19 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Es wurden entlassen:

Bei der Aufnahme im Stadium	mit nachfolgendem Grad der Erwerbsfähigkeit	gebessert mit Aussicht auf Dauererfolg		gebessert		ungebessert		verschlechtert oder gestorben		zusammen
		Stadtwald	Moltkefels	Stadtwald	Moltkefels	Stadtwald	Moltkefels	Stadtwald	Moltkefels	
I	Voll erwerbsfähig	14	—	—	19	—	—	—	—	33
	Größtenteils erwerbsfähig . .	—	—	79	—	—	—	—	—	79
	Teilweise erwerbsfähig	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Nicht erwerbsfähig	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Summe . .	14	—	79	19	—	—	—	—	112
II	Voll erwerbsfähig	2	—	—	284	—	—	—	—	286
	Größtenteils erwerbsfähig . .	—	—	327	25	—	—	—	—	352
	Teilweise erwerbsfähig	—	—	6	4	2	—	—	1	13
	Nicht erwerbsfähig	—	—	1	—	—	1	—	1	3
	Summe . .	2	—	334	313	2	1	—	2	654
III	Voll erwerbsfähig	—	—	—	37	—	—	—	—	37
	Größtenteils erwerbsfähig . .	—	—	90	51	—	—	—	—	141
	Teilweise erwerbsfähig	—	—	45	63	10	7	—	—	125
	Nicht erwerbsfähig	—	—	—	4	21	20	4	7	56
	Summe . .	—	—	135	155	31	27	4	7	359

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Generated on 2019-07-31 13:19 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Einen Kurerfolg für die Erwerbsfähigkeit hatten:

	Stadtwald	Moltkefels	Beide Heilstätten zusammen
Im I. Stadium	14 + 79 + 0 = 93	0 + 19 + 0 = 19	14 + 98 + 0 = 112
„ II. „	2 + 327 + 8 = 337	284 + 25 + 4 = 313	286 + 352 + 12 = 650
„ III. „	0 + 90 + 55 = 145	37 + 51 + 70 = 158	37 + 141 + 125 = 303
insgesamt . . .	575 = 95,67 %	490 = 93,51 %	1065 = 94,66 %
	1909 . . = 91,80 „	1909 . . = 93,61 „	1909 . . = 92,63 „
	1908 . . = 92,47 „	1908 . . = 94,24 „	1908 . . = 93,27 „
	1907 . . = 98,38 „	1907 . . = 93,47 „	1907 . . = 96,10 „
	1906 . . = 98,45 „	1906 . . = 93,42 „	1906 . . = 96,13 „
	1905 . . = 92,66 „	1905 . . = 90,90 „	1905 . . = 91,85 „

Einen Kurerfolg für die Verbesserung der Gesundheit hatten:

	Stadtwald	Moltkefels	Beide Heilstätten zusammen
Im I. Stadium	14 + 79 = 93 = 100,00 %	0 + 19 = 19 = 100,00 %	14 + 98 = 112 = 100,00 %
„ II. „	2 + 334 = 336 = 99,40 „	284 + 29 = 313 = 99,05 „	286 + 363 = 649 = 99,24 „
„ III. „	0 + 135 = 135 = 79,41 „	37 + 118 = 155 = 82,01 „	37 + 253 = 290 = 80,78 „
Von diesen waren gebessert mit Aussicht auf Dauererfolg . .	14 + 2 + 0 = 16 = 2,66 %	0 + 0 + 0 = 0 = 0,00 %	14 + 2 + 0 = 16 = 1,42 %
Gebessert	79 + 334 + 135 = 548 = 91,18 „	19 + 313 + 155 = 487 = 92,94 „	98 + 647 + 290 = 1035 = 92,00 „
zusammen . .	564 = 93,84 %	487 = 92,94 %	1051 = 93,42 %
	1909 . . = 88,63 „	1909 . . = 91,80 „	1909 . . = 90,80 „
	1908 . . = 84,76 „	1908 . . = 93,60 „	1908 . . = 88,75 „
	1907 . . = 69,09 „	1907 . . = 92,54 „	1907 . . = 79,98 „
	1906 . . = 76,16 „	1906 . . = 92,96 „	1906 . . = 83,89 „
	1905 . . = 82,57 „	1905 . . = 91,08 „	1905 . . = 86,29 „

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Für die im Jahre 1910 insgesamt durchgeführte Heilbehandlung sind 877 886 ℳ (806 411 ℳ im Jahre 1909) aufgewendet worden, wovon auf Familienunterstützung 195 675 ℳ (gegen 182 767 ℳ im Jahre 1909) kommen. Die Eisenbahnkrankenkassen und andere Verpflichtete erstatteten 260 377 ℳ, so daß die Pensionskasse allein 617 509 ℳ zu tragen hatte.

Nachstehende Übersicht gibt einen Gesamtüberblick über das von der Pensionskasse durchgeführte Heilverfahren und einen Vergleich mit der von den Arbeiterpensionskassen der übrigen deutschen Staatsbahnen im Jahre 1910 ausgeführten Heilbehandlung:

	Pensionskasse für die Arbeiter der				
	preußischen	bayerischen	sächsischen	badischen	Reichseisenbahnen im Elsaß
	Staatseisenbahnen				
a) Ständige Heilbehandlung wegen Lungentuberkulose.					
Zahl der behandelten Personen . .	1 422	216	81	115	108
Verpflegungstage überhaupt . . .	89 664	18 046	8 300	9 512	7 042
„ für eine Person	63	84	102	83	65
Kostenaufwand					
überhaupt . . . . . ℳ	601 453	108 622	47 469	66 069	49 859
für eine Person . . . . . „	422,96	502,88	586,04	574,51	461,66
für einen Verpflegungstag „	6,71	6,02	5,72	6,95	7,08
Von dem Kostenaufwand					
fallen auf Familienunterstützung . . . . . „	148 915	34 507	16 836	20 922	15 056
sind von Krankenkassen, Gemeinden erstattet . . „	166 367	37 355	18 026	25 647	18 410
b) Ständige Heilbehandlung wegen anderer Krankheiten als Lungentuberkulose.					
Zahl der behandelten Personen . .	710	166	138	102	47
Verpflegungstage überhaupt . . .	24 024	6 286	4 587	3 199	1 845
„ für eine Person	34	38	33	31	39
Kostenaufwand					
überhaupt . . . . . ℳ	163 312	40 952	26 836	16 356	11 891
für eine Person . . . . . „	230,02	246,70	194,46	160,35	253,00
für einen Verpflegungstag „	6,80	6,51	5,85	5,11	6,44
Von dem Kostenaufwand					
fallen auf Familienunterstützung . . . . . „	48 240	12 431	10 021	5 884	4 320
sind von Krankenkassen, Gemeinden erstattet . . „	45 652	12 417	10 872	8 792	4 794

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:20 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Von den Ausgaben für Invalidenhauspflege fielen der Abteilung A zur Last 49 491 ℳ gegen 46 969 ℳ im Jahre 1909, 53 900 ℳ im Jahre 1908.

Die Einnahmen und Ausgaben der einzelnen Invalidenheime im Jahre 1910 ergibt die nachfolgende Übersicht:

Laufende No.	Bezeichnung	Invalidenheim in Jenkau ℳ	Birkenwerder ℳ	Herzberg ℳ	zusammen ℳ
	Einnahmen.				
1	Renten für die gemäß § 17 der Satzungen verpflegten Personen	7 376	6 197	10 075	23 648
2	1/3 der Zusatzrente aus der Abteilung B der Pensionskasse (§ 39 Ziffer 4 der Satzungen)	1 066	1 622	2 235	4 923
3	Entschädigungen für die Aufnahme dritter Personen	1 709	—	526	2 235
4	Erlös aus Erträgnissen der Land-, Garten-, Feld- und Viehwirtschaft	4 455	464	1 642	6 561
5	Verschiedene Einnahmen	682	—	350	1 032
	zusammen	15 288	8 283	14 828	38 399
	Ausgaben.				
1	Personal (Gehalt, Löhne, Reisekosten usw.)	3 347	2 095	4 124	9 566
2	Beköstigung der Pfleglinge und des Personals	16 355	9 004	17 889	43 248
3	Besondere Auslagen für die Pfleglinge	287	443	200	930
4	Wäsche (Reinigung, Instandhaltung, Ergänzung)	346	169	87	602
5	Arzneien, Heilmittel u. dgl.	1 576	425	1 143	3 144
6	Materialien für Heizung, Beleuchtung und Desinfektion	2 083	853	2 191	5 127
7	Wasserversorgung und Abwässerentfernung	225	139	185	549
8	Unterhaltung der Baulichkeiten und Maschinenanlagen	1 692	661	123	2 476
9	Unterhaltung und Ergänzung der Inventarien	1 062	75	282	1 419
10	Unterhaltung der Gartenanlagen, der Wege	77	15	12	104
11	Materialien für Reinigung von Haus, Kleidern, Stiefeln usw.	243	32	224	499
	zu übertragen	27 293	13 911	26 460	67 664

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:20 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Laufende No.	Bezeichnung	Invalidenheim in Jenkau ℳ	Birkenwerder ℳ	Herzberg ℳ	zusammen ℳ
	Übertrag . .	27 293	13 911	26 460	67 664
12	Bureaukosten (Schreibutensilien, Porto usw.)	87	6	94	187
13	Fuhrwerk	2 270	72	345	2 687
14	Feuerversicherungsbeiträge und Steuern	15	196	263	474
15	Lesestoff, Spiele	61	59	82	202
16	Verzinsung und Abschreibung (Pacht für die Gebäude)	2 300	3 857	2 783	8 940
17	Verschiedenes	1 228	363	195	1 786
18	Bestellung der Gärten und Felder . .	585	4	44	633
19	Viehhaltung	2 061	132	532	2 725
	zusammen . . .	35 900	18 600	30 798	85 298

Die Kosten für die Verpflegung eines Invaliden stellten sich durchschnittlich für den Tag

im Invalidenheim Jenkau . . . . . auf 0,85 ℳ,
„ „ Birkenwerder . . . . . „ 0,67 „,
„ „ Herzberg . . . . . „ 0,83 „.

Der Bestand, Zu- und Abgang an Invaliden ist aus der nachfolgenden Übersicht ersichtlich:

	Invalidenheim Jenkau	Birkenwerder	Herzberg	zusammen
Bestand am 1. Januar 1910	40	33	55	128
Hinzugetreten im Laufe des Jahres 1910	12	7	11	30
Ausgeschieden im Laufe des Jahres 1910				
a) **freiwillig**	6	2	10	18
b) **infolge Todes**	9	5	2	16
c) **infolge Entlassung**	—	—	2	2
bleibt Bestand am 1. Januar 1911	37	33	52	122

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:20 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Von den Ende 1910 in den Invalidenheimen befindlichen Invaliden standen im Alter:

unter 50 Jahren	. . . . .	11,
von 50—60	„	8,
„ 60—70	„	42,
„ 70—80	„	47,
über 80 Jahre	. . . . .	14.

Die in das Invalidenheim eintretenden Invaliden haben, soweit sie neben der Invaliden- oder Altersrente noch Zusatzrente aus der Abteilung B der Pensionskasse beziehen, satzungsgemäß nicht nur auf die Invaliden- oder Altersrente, sondern auch auf ein Drittel der Zusatzrente zu verzichten. Hierfür erhalten sie freie Wohnung, freie Beköstigung, freie Reinigung der Wäsche, freie ärztliche Behandlung, Arznei und Heilmittel, während sie sich Kleidungsstücke, Stiefel, Schuhe und Leibwäsche in der Regel selbst zu beschaffen haben.

Die Invaliden genießen im Heim völlige Freiheit und haben nur die zur Aufrechterhaltung der Ordnung festgesetzte Hausordnung zu beobachten. Sie können sich an den Haus- und Gartenarbeiten beteiligen, wofür sie ein mäßiges Entgelt erhalten. Ausgeschlossen ist zunächst noch die Aufnahme von Ehepaaren. Auch sollen Invaliden nicht aufgenommen werden, deren baldiges Ableben zu erwarten ist, oder die an einer andauernde Pflege erfordernden Krankheit leiden.

Im Berichtsjahre hat die Pensionskasse wie im Vorjahre Invaliden, die aus den vorerwähnten Gründen in den eigenen Invalidenheimen keine Aufnahme finden konnten, in geeigneten fremden Anstalten (Krankenhäusern, Siechenheimen) untergebracht. Die Anzahl dieser Invaliden belief sich am Schluß des Jahres 1910 auf 13. Die Kosten dieser erweiterten Invalidenhauspflege betrugen im Jahre 1910 2 381 ℳ gegen 1 138 ℳ im Jahre 1909.

II. Ausgaben der Abteilung B.

Die Ausgaben der Abteilung B haben sich gegenüber dem Vorjahr um rund 802 800 ℳ erhöht.

Die Zusatzrenten sind um rund	. . . . .	309 100 ℳ,
„ laufenden Witwen- und Waisengelder um	. . . .	315 900 „

gestiegen.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:20 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die Zahl der Empfänger von Zusatzrenten und von Pensionen aus den früheren Arbeiterpensionskassen betrug:

Ende	1906	11 366
,,	1907	12 348
,,	1908	13 358
,,	1909	14 681
,,	1910	15 623.

Die Zahl der Empfänger hat sich hiernach um 942 vermehrt.

Die nach und nach abnehmende Zahl der Empfänger von Pensionen auf Grund der vor 1891 in Geltung gewesenen Pensionskassenstatuten ist im Berichtsjahre um 4 niedriger geworden. Sie betrug Ende 1910 237.

Die Gesamtleistung der Abteilung B an invalide Mitglieder und an Hinterbliebene verstorbener Mitglieder hat

im Jahr	1906	rund	3 463 000	ℳ,
,, ,,	1907	,,	4 037 000	,,
,, ,,	1908	,,	4 617 000	,,
,, ,,	1909	,,	5 282 000	,,
,, ,,	1910	,,	5 975 000	,,

betragen.

Da zu den Leistungen der Abteilung B auch noch die gesetzlichen Invalidenrenten aus Abteilung A hinzutreten, haben sich allmählich die regelmäßigen Bezüge der Mitglieder gegenüber den Vorjahren erheblich verbessert. Es blieben aber noch viele Fälle übrig, in denen sich entweder die Bezüge der Berechtigten als unzulänglich erwiesen, oder erwerbsunfähig gewordene Kassenmitglieder oder Hinterbliebene verstorbener Kassenmitglieder weder satzungsmäßige Pensionskassenleistungen noch auch Renten auf Grund der Unfallversicherungsgesetze beanspruchen konnten. In diesen Fällen sind, wie in den früheren Jahren, aus den Mitteln der Eisenbahnverwaltung sowie aus einigen der Eisenbahnverwaltung zur Verfügung stehenden, aus den Vermögensbeständen früherer Kasseneinrichtungen ausgesonderten Hilfsfonds einmalige und laufende Beihilfen gewährt worden. Der Gesamtbetrag solcher Beihilfen kann schätzungsweise auf rund 1 Million Mark angenommen werden. Dazu kommen noch die ebenfalls nicht unbeträchtlichen Summen, die für die noch in der Beschäftigung stehenden Arbeiter bei Unglücks- und sonstigen Bedarfsfällen in ihren Familien neben den Krankenkassenleistungen als Beihilfen verwendet worden sind. Durch die Gewährung solcher Beihilfen aus den Fonds der Eisenbahnverwaltung werden auch die Härten, die mit der zur Erhaltung der Leistungsfähigkeit von Pensionskassenanstalten unerläßlichen Wartezeit notwendig verknüpft sind, nach Möglichkeit gemildert.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:20 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Über die Zahl, das Lebensalter usw. der Empfänger laufender Bezüge aus der Abteilung B der Pensionskasse gibt die Anlage II (**S. 118**) Auskunft. Werden die darin enthaltenen Ziffern zusammengefaßt, so erhält man nachstehende Übersicht:

	Zahl der Empfänger und Empfängerinnen			
	von Pensionen, Rentenzuschüssen u. Ausnahmerenten	von Witwengeld	von Waisengeld	zusammen
Am 1. Januar 1907 waren vorhanden	11 366	15 085	13 863	40 314
„ 1. „ 1908 „ „	12 348	16 343	14 651	43 342
„ 1. „ 1909 „ „	13 358	17 785	15 482	46 625
„ 1. „ 1910 „ „	14 681	19 044	16 171	49 896
Im Jahre 1910 sind hinzugetreten	2 271	2 017	—	—
aus dem Genuß ausgeschieden	1 329	760	—	—
Am 1. Januar 1911 waren vorhanden	15 623	20 301	16 750	52 674
Durchschnittlich täglich waren vorhanden:				
im Jahre 1906 etwa	10 756	14 500	13 542	38 798
„ „ 1907 „	11 857	15 714	14 257	41 828
„ „ 1908 „	12 853	17 064	15 067	44 984
„ „ 1909 „	14 020	18 414	15 826	48 260
„ „ 1910 „	15 152	19 673	16 460	51 285

Von den im Jahre 1910 aus dem Witwengeldbezug ausgeschiedenen 760 Frauen haben sich 178, im Jahre 1909 von 638 Frauen 188 wieder verheiratet.

Von den in den Jahren 1906 bis 1910 mit Hinterlassung empfangsberechtigter Kinder verstorbenen Mitgliedern und Pensionären der Abteilung B haben hinterlassen:

je	1906	1907	1908	1909	1910
1 Kind	251	262	322	323	289
2 Kinder	198	189	235	226	272
3 „	135	179	178	151	176
4 „	116	96	138	108	125
5 „	61	62	53	61	74
6 und mehr Kinder .	58	54	48	50	54

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:20 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Alle zum Waisengeldbezug berechtigten Kinder verteilten sich, wie folgt, auf die einzelnen Lebensaltersjahrgänge:

	Zahl bei einem Lebensalter von Jahren														
	unter 1	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
am 1. Januar 1907	93	235	332	416	525	661	779	874	1059	1147	1358	1438	1582	1644	1720
„ 1. „ 1908	120	263	354	473	548	682	817	919	1099	1232	1371	1535	1618	1777	1843
„ 1. „ 1909	116	297	402	496	639	700	850	977	1164	1276	1451	1607	1706	1870	1931
„ 1. „ 1910	162	296	434	552	669	792	893	1034	1192	1305	1467	1666	1775	1942	1992
„ 1. „ 1911	171	305	453	557	695	817	958	1077	1200	1343	1515	1694	1833	2021	2111

Von den von der Abteilung B erstatteten Beiträgen kommen:

auf ausgeschiedene Kassenmitglieder . . . . . 967 024 ℳ,

„ Hinterbliebene gestorbener Kassenmitglieder . . 13 026 „.

Die Überschüsse der Einnahmen über die Ausgaben und die Vermögensbestände werden in folgender Tafel zusammengestellt:

Es betrugen	Betrag bei der Abteilung		durchschnittlich kamen auf je ein am Jahresschluß vorhandenes Kassenmitglied bei der Abteilung	
	A ℳ	B ℳ	A ℳ	B ℳ
die Überschüsse:				
des Jahres 1906	2 036 194	7 349 112	6,65	30,86
„ „ 1907	2 361 243	9 050 112	7,04	34,54
„ „ 1908	2 335 195	9 536 848	7,38	33,49
„ „ 1909	2 336 922	9 319 157	7,43	32,15
„ „ 1910	1 995 891	12 294 999	6,17	39,25
die Vermögensbestände: am Schluß				
des Jahres 1906	33 769 110	81 564 568	110,34	342,49
„ „ 1907	35 350 561	88 702 000	105,46	338,54
„ „ 1908	37 898 926	98 823 149	119,76	347,05
„ „ 1909	40 193 038	108 608 530	127,75	374,64
„ „ 1910	42 061 232	120 190 705	130,10	383,65

Von dem Vermögen der Abteilung A kommen:

auf das Gemeinvermögen 1 325 138 ℳ (1 240 448 im Jahre 1909),

„ „ Sondervermögen 40 736 094 „ (38 952 590 „ „ 1909).

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:20 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Das Gesamtvermögen setzt sich, wie folgt, zusammen:

	Abteilung A ℳ	Abteilung B ℳ
bar	778 331	1 180 557
Darlehen usw.	17 041 312	66 802 663
Wertpapiere	22 035 582	52 014 835
Grundstücke	2 206 007	192 650
zusammen	42 061 232	120 190 705

Von den zu Buch stehenden Darlehen sind an Baugenossenschaften, denen ausschließlich oder in größerer Zahl Eisenbahnarbeiter und untere Eisenbahnbeamte angehören, nach und nach rund 23½ Millionen Mark gegen einen Zinsfuß von 3 bis 3,5 % bewilligt. Dadurch ist den Bestrebungen zur Verbesserung der Wohnungsverhältnisse des unteren Eisenbahnpersonals eine wesentliche Förderung zuteil geworden.

2. Krankenversicherung.

A. Eisenbahn-Betriebskrankenkassen.

Für jeden der 21 Eisenbahndirektionsbezirke ist eine Betriebskrankenkasse errichtet. Jede dieser Kassen umfaßt sämtliche im Direktionsbezirk außerhalb des Beamtenverhältnisses beschäftigten versicherungspflichtigen Bediensteten (Bahnunterhaltungs-, Betriebs- und Werkstättenarbeiter). Die bei dem Königlichen Eisenbahn-Zentralamt beschäftigten krankenversicherungspflichtigen Bediensteten sind der Betriebskrankenkasse für den Eisenbahndirektionsbezirk Berlin zugeteilt.

Einen Überblick über Umfang und Wirksamkeit der Eisenbahnr betriebskrankenkassen im Jahre 1910 gewähren die Darstellungen übedie Zahl der Mitglieder (Anlage III), über die Zahl der Erkrankungsfälle, Krankheitstage und Sterbefälle (Anlage IV), über die Einnahmen (Anlage V), über die Ausgaben und die Vermögensbestände (Anlage VI), und über die Leistungen (Anlage VII) jeder einzelnen Betriebskrankenkasse und der Gesamtheit der Kassen (s. S. 120 ff.).

Am Schluß des Berichtsjahres erhoben von den 21 Kassen 9 Kassen einen Beitrag von 3%, 4 Kassen von 3,3 %, 8 Kassen von 3,6 %. Gegenüber dem Vorjahre hat eine Kasse den Beitrag von 3 % auf 3,6 % und eine Kasse von 3,3 % auf 3,6 % erhöhen müssen. Die Beiträge werden zu zwei-Dritteln von den Mitgliedern und zu einem Drittel von der Eisenbahn verwaltung gezahlt.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:21 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Der Umfang der Leistungen der Krankenkassen — freie ärztliche Behandlung, Arznei und andere Heilmittel, Krankengeld, Kur und Verpflegung sowie Sterbegeld — ist, wie die Anlage VII ergibt, bei den einzelnen Krankenkassen je nach ihrer Vermögenslage verschieden gewesen. Alle Eisenbahnbetriebskrankenkassen sind jedoch teils in der Dauer, teils in der Höhe ihrer Leistungen, teils in beiden, über die durch das Krankenversicherungsgesetz vorgeschriebenen Mindestleistungen hinausgegangen.

Am Schluß des Berichtsjahres zahlten wie am Schluß des Vorjahres 13 Kassen Krankengeld über die gesetzliche Mindestdauer von 26 Wochen hinaus, und zwar 3 auf 30 Wochen, 8 auf 39 Wochen und 2 Kassen auf ein Jahr, d. i. auf die höchst gesetzlich zulässige Dauer. Von sämtlichen Kassen gewährten, wie im Vorjahre 13 Kassen, mehr als die Hälfte bis zu zwei Dritteln des Arbeitsverdienstes als Krankengeld. Von der Mehrzahl der Eisenbahnbetriebskrankenkassen wurde das Krankengeld vom ersten Tage der Erkrankung ab gezahlt, wenn die Krankheit mit dem Tode endete oder die Erwerbsunfähigkeit durch eine bei der Arbeit erlittene Verletzung hervorgerufen war. Besonders umfangreich war, wie in den früheren Jahren, die Fürsorge für erkrankte Angehörige der Kassenmitglieder, indem ihnen bei sämtlichen Kassen freie ärztliche Behandlung und bei fast sämtlichen (19) auch auf die gleiche Dauer wie den Kassenmitgliedern geboten war. Ferner wurden von 20 Kassen die Kosten der für die Angehörigen gelieferten Arzneien ganz oder zum Teil übernommen. Außerdem zahlten sämtliche Kassen beim Ableben von Angehörigen Sterbegeld. Wenn nur ein Drittel der Arztgebühren und Krankenhauskosten als Kosten der ärztlichen Behandlung der Familienangehörigen gerechnet wird, so haben die Eisenbahnkrankenkassen in folge von Erkrankung oder Absterben von Familienangehörigen der Kassenmitglieder im Jahre 1910 im ganzen rund 2 596 900 ℳ aufgewendet.

Bei der Mehrzahl der Krankenkassen ist an verschiedenen Orten eine beschränkte freie Arztwahl in der Weise eingeführt, daß es den Kassenmitgliedern eines bestimmten Kurbezirks gestattet ist, unter mehreren für diesen Bezirk vom Kassenvorstand vertraglich bestellten Kassenärzten einen zu wählen, und zwar mindestens für ein Jahr. Innerhalb der festgesetzten Frist ist ein Wechsel des Arztes nur aus dringenden Gründen mit Genehmigung des Kassenvorstandes zulässig.

Von der Betriebskrankenkasse für den Eisenbahndirektionsbezirk Frankfurt a. M. ist für die im Stadtbezirk Frankfurt a. M. wohnenden Kassenmitglieder, soweit sie nicht als ständige Hilfsbedienstete beschäftigt sind, freie Arztwahl eingeführt; die Kassenmitglieder und die Familienangehörigen der Hilfsbediensteten können sich aus der Zahl der Ärzte des Ärzteverbandes für freie Arztwahl in Frankfurt a. M. ihren Arzt auf die

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:21 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Dauer eines Kalenderjahres wählen. Die ärztliche Behandlung der Hilfsbediensteten für ihre eigene Person erfolgt mit Rücksicht auf die Eigenart ihrer Tätigkeit und die Erfordernisse des Eisenbahnbetriebs durch bestimmte, vertraglich bestellte Kassenärzte.

Auf der gleichen Grundlage ist die freie Arztwahl auch von der Betriebskrankenkasse für den Eisenbahndirektionsbezirk Danzig für die in Danzig und seinen Vororten, sowie im Jahre 1910 von der Betriebskrankenkasse für den Eisenbahndirektionsbezirk Stettin für die in Eberswalde wohnenden Kassenmitglieder eingeführt worden.

Nachstehende Zusammenstellung ergibt die Zahl der Krankenkassenmitglieder in den beiden letzten Jahren und die Bewegung der Mitgliederzahl in den einzelnen Monaten:

Zeitpunkt	Zahl der Mitglieder			
	der Betriebskrankenkassen		der Baukrankenkassen	
	1909	1910	1909	1910
am 1. Januar	321 259	318 115	2 953	4 091
„ 1. Februar	319 797	318 142	2 769	4 035
„ 1. März	319 472	318 263	2 776	3 926
„ 1. April	318 982	319 535	3 727	4 220
„ 1. Mai	321 576	323 248	4 237	4 477
„ 1. Juni	322 542	325 011	4 779	4 675
„ 1. Juli	322 782	325 426	4 626	3 786
„ 1. August	322 845	325 218	4 434	3 638
„ 1. September	321 709	324 675	4 689	4 220
„ 1. Oktober	321 566	324 980	4 249	4 092
„ 1. November	319 802	327 090	4 446	4 049
„ 1. Dezember	319 075	328 090	4 322	3 693
„ 31. Dezember	318 266	327 297	4 091	3 219
„ ersten Tage jedes Monats durchschnittlich[1])	320 744	323 468	4 008	4 009
Nach Abzug der nicht versicherungspflichtigen Kassenmitglieder	1 383	1 478	—	—
verbleiben als versicherungspflichtig durchschnittlich	319 361	321 990	4 008	4 009
dagegen im Jahr 1906	298 967	—	4 125	—
„ „ „ 1907	329 589	—	3 896	—
„ „ „ 1908	330 100	—	3 481	—

[1]) Siehe Anmerkung [1]) auf S. 91.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:21 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

An weiblichen Mitgliedern zählten die Krankenkassen am Schluß des Jahres 1910 = 10 337 gegen 10 419 am Schluß des Vorjahres.

Die Durchschnittszahl betrug bei Zugrundelegung des mittleren Mitgliederbestandes für je eine Betriebskrankenkasse im Jahre 1910 15 403. Die größte Zahl hatte die Betriebskrankenkasse für den Eisenbahndirektionsbezirk Berlin mit 22 459, die kleinste Zahl mit 9 107 die Betriebskrankenkasse für den Eisenbahndirektionsbezirk Münster.

Die Zahl der Sterbefälle unter den Kassenmitgliedern belief sich im Jahre 1910 auf 1 962 gegen 2 155 im Jahre 1909.

Auf je 100 Mitglieder kamen Sterbefälle:

im Jahr	überhaupt	infolge von Unfällen
1906	0,69	0,13
1907	0,66	0,13
1908	0,72	0,13
1909	0,67	0,11
1910	0,61	0,10

Bei den Betriebskrankenkassen des Reichsgebiets kamen durchschnittlich auf je 100 Mitglieder im Jahre 1906 = 0,73 und im Jahre 1909 = 0,71 Sterbefälle.

Beim Tode von Familienangehörigen (Ehefrauen und Kindern) ist

im Jahre 1906 in 12 055 Fällen,
„ „ 1907 „ 12 055 „
„ „ 1908 „ 12 810 „
„ „ 1909 „ 11 885 „
„ „ 1910 „ 11 462 „

Sterbegeld gezahlt worden.

---

[1]) Nach der Reichsstatistik der Krankenversicherung belief sich die durchschnittliche Mitgliederzahl bei allen Betriebskrankenkassen des Reichsgebiets im Jahre 1909 auf 3 159 169, bei allen Baukrankenkassen des Reichsgebiets auf 19 188 und bei allen Krankenkassen des Reichsgebiets auf 12 519 785. — Die Zahl der Mitglieder der Eisenbahnbaukrankenkassen umfaßt nicht alle bei den Bauausführungen beschäftigt gewesenen Arbeiter, da für mehrere Bauten von geringerem Umfang und kürzerer Dauer besondere Krankenkassen nicht errichtet gewesen sind, die beschäftigten Arbeiter vielmehr zum Teil Orts- oder anderen Krankenkassen angehörten, zum Teil überhaupt an einer Krankenkasse nicht teilgenommen haben, wie unter B dieses Abschnittes näher angegeben ist. — Die Betriebskrankenkassen der vereinigten preußischen und hessischen Staatsbahnen umfaßten am Schluß des Jahres 1909 über $^1/_{10}$ aller Betriebskrankenkassenmitglieder im Reich und die Baukrankenkassen dieser Bahnen fast $^1/_5$ aller Baukrankenkassenmitglieder im Reich.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:20 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Im Durchschnitt kamen an Todesfällen von Familienangehörigen auf je 100 Mitglieder:

im	Jahre	1906	 4,01
,,	,,	1907	 3,64
,,	,,	1908	 3,87
,,	,,	1909	 3,71
,,	,,	1910	. . . . 3,54.

Die Zahl der Erkrankungsfälle und Krankheitstage unter den Kassenmitgliedern[1]) in dem Berichtsjahr und den voraufgegangenen Jahren ergibt sich aus der nachstehenden Tabelle:

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	Erkrankungsfälle				Krankheitstage					
im Jahre	überhaupt	für je 100 Mitglieder	davon infolge von Unfällen überhaupt	davon infolge von Unfällen für je 100 Mitglieder	überhaupt	für ein Mitglied	für einen Erkrankungsfall (Sp. 2)	davon infolge von Unfällen überhaupt	davon infolge von Unfällen für ein Mitglied	davon infolge von Unfällen für einen Erkrankungsfall (Sp. 4)
1906	106 796	35,55	24 327	8,10	2 567 027	8,55	24,04	546 410	1,82	22,46
1907	122 083	36,89	26 518	8,01	2 728 614	8,25	22,35	592 797	1,79	22,35
1908	131 051	39,54	27 568	8,32	2 973 858	8,97	22,69	601 945	1,82	21,83
1909	123 510	38,51	27 947	8,71	3 062 136	9,55	24,79	638 068	1,99	22,83
1910	115 145	35,60	26 201	8,10	2 847 987	8,80	24,73	593 139	1,83	22,64

Ein Vergleich der Zahl der Erkrankungsfälle unter den Mitgliedern der Eisenbahnkrankenkassen mit den gleichen Zahlen anderer Kassen zeigt, daß die Gesundheitsverhältnisse der Eisenbahnarbeiter nicht ungünstig sind. Beispielsweise erkrankten auf je 100 Mitglieder:

[1]) Als Erkrankungsfälle und Krankheitstage sind nur die gezählt, für die Ausgaben an Krankengeld, Verpflegungskosten an Krankenanstalten, Ersatzleistungen an die Eisenbahnverwaltung oder Dritte für gewährte Krankenunterstützung entstanden sind. Krankheitsfälle, in denen keine Erwerbsunfähigkeit eingetreten, also kein Krankengeld gezahlt ist, und Krankheitstage, die innerhalb der Wartezeit (§ 6 Ziffer 2 des Krankenversicherungsgesetzes) liegen, sowie die Erkrankungen in den Familien der Kassenmitglieder sind unberücksichtigt geblieben.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:21 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

im Jahre	bei den Eisenbahn-Betriebs-krankenkassen	bei den Knappschaftskassen im preußischen Staat	bei sämtlichen Betriebskrankenkassen des Deutschen Reichs
1905	41,97	53,5	47,3
1906	35,55	51,9	45,3
1907	36,89	54,2	48,6
1908	39,54	54,9	49,1
1909	38,51	56,0	46,3

Von 1905 bis 1909 erkrankten bei sämtlichen Betriebskrankenkassen im Reichsgebiet durchschnittlich jährlich 47,32, bei den Knappschaftskassen in Preußen 54,10 % der Kassenmitglieder, während in dem gleichen Zeitraum der durchschnittliche jährliche Prozentsatz für die Arbeiterkrankenkassen der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft nur 38,49 % betrug.

Bei der Zahl der Krankheitstage ist zu berücksichtigen, daß die Eisenbahnkrankenkassen weit über das gesetzliche Mindestmaß und weit über die Leistungen der meisten anderen Kassen hinaus eine Fürsorge gewährleisten.

Es zahlten durchschnittlich jedem Erkrankten Krankenunterstützung für Tage:

im Jahre	die Eisenbahn-betriebs-krankenkassen	die Knappschafts-kassen in Preußen	die Betriebskranken-kassen des Deutschen Reichs
1905	26,69	17,7	18,4
1906	24,04	17,8	17,9
1907	22,35	17,2	17,8
1908	22,69	16,1	18,3
1909	24,79	16,9	19,1

Wie sich bei den einzelnen Eisenbahnbetriebskrankenkassen die Krankheits- und Sterblichkeitsziffern im Jahre 1910 gestellt haben, zeigt die Anlage IV (S. 122).

Die Jahreseinnahmen der Krankenkassen werden durch nachstehende Übersicht veranschaulicht:

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:21 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Bezeichnung der Einnahmen der Krankenkassen	Betrag 1910	für ein Mitglied					In % zur Summe der eigentlichen Einnahmen für 1910
		1906	1907	1908	1909	1910	
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	%
Zinsen	534 745	1,02	1,14	1,40	1,62	1,65	4,24
Eintrittsgelder	19 160	0,11	0,11	0,05	0,05	0,06	0,15
Laufende Beiträge der versicherungspflichtigen Mitglieder	7 795 355						
„ Eisenbahnverwaltung	3 899 217	34,17	36,36	35,72	35,24	36,31	93,12
„ nicht versicherungspflichtigen Mitglieder	52 151						
Ersatzleistungen der Eisenbahnverwaltung und anderer Dritter für gewährte Krankenunterstützung	245 246	0,85	0,83	0,84	0,91	0,76	1,95
Geldstrafen und sonstige Einnahmen	68 388	0,16	0,15	0,15	0,14	0,21	0,54
Summe der eigentlichen Einnahmen	12 614 262	36,31	38,59	38,16	37,96	38,99	100,00
Dazu nachrichtlich: aus verkauften Wertpapieren, zurückgezogenen Bankeinlagen, aufgenommenen Darlehen usw.	140 323	—	—	—	—	—	—
insgesamt	12 754 585	—	—	—	—	—	—

Die eigentlichen Einnahmen im Berichtsjahre sind gegenüber dem Vorjahre um 439 743 ℳ gestiegen. Dies beruht im wesentlichen auf Erhöhung der Beiträge infolge Steigerung des beitragspflichtigen Lohneinkommens. Das beitragspflichtige Lohneinkommen der Betriebsarbeiter einschließlich Gehilfen und Hilfsbediensteten ist von 1 144 ℳ auf 1 179 ℳ, das der Bahnunterhaltungsarbeiter von 825 ℳ auf 850 ℳ und das der Werkstättenarbeiter ausschl. der Lehrlinge von 1 337 ℳ auf 1 380 ℳ gestiegen.

Der von den versicherungspflichtigen Mitgliedern aus ihren eigenen Mitteln zu leistende Beitrag belief sich im Durchschnitt für ein Mitglied:

im Jahre	auf ℳ
1906	22,80
1907	24,25
1908	23,82
1909	23,50
1910	24,21

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:20 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die Eisenbahnverwaltung leistete an Zuschüssen halb soviel wie die versicherungspflichtigen Mitglieder und bestritt außerdem die gesamten Kosten der Kassen- und Rechnungsführung.

An Zinsen sind auf je 100 ℳ des am Anfang des Jahres vorhandenen Vermögens durchschnittlich 3,72 ℳ gegen 3,62 ℳ im Vorjahre erzielt worden.

Eine Übersicht über die Einnahmen der einzelnen Eisenbahnbetriebskrankenkassen im Jahre 1910 ist als Anlage V (**S. 124**) beigefügt.

Die Jahresausgaben der Krankenkassen für das Jahr 1910 nebst vergleichenden Ziffern aus den Vorjahren sind in der nachfolgenden Übersicht zusammengestellt:

Bezeichnung der Ausgaben der Krankenkassen	Betrag 1910 ℳ	für ein Mitglied 1906 ℳ	1907 ℳ	1908 ℳ	1909 ℳ	1910 ℳ	In % zur Summe der eigentlichen Ausgaben 1909
für ärztliche Behandlung	3 420 194	8,12	8,72	9,75	10,36	10,56	28,87
„ Arzneien und sonstige Heilmittel:							
a) für Kassenmitglieder . . .	740 972	2,07	2,05	2,21	2,32	2,29	6,26
b) für ihre Angehörigen . . .	728 351	1,56	1,55	1,78	2,10	2,25	6,15
„ Krankengeld:							
a) an Kassenmitglieder . . .	5 097 046						
b) an Angehörige von in Krankenanstalten untergebrachten Kassenmitgliedern	169 905	13,80	13,60	15,57	17,51	16,28	44,46
„ Wöchnerinnenunterstützung für weibliche Mitglieder . .	11 217	0,03	0,04	0,03	0,03	0,04	0,09
„ Unterstützung während der Schwangerschaft:							
a) für weibliche Mitglieder . .	—	—	—	—	—	—	—
b) für Ehefrauen von Mitgliedern	—	—	—	—	—	—	—
„ Kur- und Verpflegungskosten an Krankenanstalten . . .	862 913	2,07	2,07	2,34	2,60	2,67	7,28
„ Sterbegeld:							
a) beim Tode von Mitgliedern	229 645	0,72	0,72	0,78	0,80	0,71	1,93
b) „ „ „ Angehörigen der Mitglieder	440 829	1,31	1,24	1,38	1,39	1,36	3,72
„ Ersatzleistungen für anderweit gewährte Unterstützungen .	1 270	0,00	0,01	0,01	0,00	0,01	0,01
„ Verwaltungskosten	113 672	0,26	0,28	0,31	0,31	0,35	0,96
„ sonstige Ausgaben	31 676	0,05	0,05	0,05	0,04	0,10	0,27
Summe der eigentlichen Ausgaben	11 847 690	29,99	30,33	34,21	37,46	36,62	100,00
dazu für Kapitalanlagen usw. .	816 363						
insgesamt	12 664 053						

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:20 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die eigentlichen Aufwendungen, d. h. alle Ausgaben der Kassen ohne die Kapitalanlage und zurückgezahlten Darlehen haben im Jahre 1910 = 93,92 % der Gesamtsumme der eigentlichen Einnahmen (gegen 98,68 % im Jahre 1909, 89,66 % im Jahre 1908, 78,58 % im Jahre 1907) betragen.

Wenn die Krankheitskosten, d. i. die Ausgaben für ärztliche Behandlung, Arznei und sonstige Heilmittel, an Krankengeld, Wöchnerinnenunterstützung, Kur- und Verpflegungskosten, Sterbegeld auf ein Mitglied, einen Erkrankungsfall und einen Krankheitstag zurückgeführt werden, so ergeben sich:

im Jahre	bei den Eisenbahnbetriebskrankenkassen				bei allen Betriebskrankenkassen des Reichsgebiets		
	überhaupt	auf ein Mitglied	auf einen Erkrankungsfall	auf einen Krankheitstag	auf ein Mitglied	auf einen Erkrankungsfall	auf einen Krankheitstag
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
1906	8 916 700	29,68	83,49	3,47	26,30	58,11	3,24
1907	9 929 250	30,00	81,33	3,64	28,51	58,66	3,30
1908	11 217 838	33,85	85,60	3,77	30,42	61,97	3,39
1909	11 902 056	37,11	96,37	3,89	31,09	67,16	3,51
1910	11 702 342	36,18	101,63	4,11	—	—	—.

Die Kosten der ärztlichen Behandlung der Kassenmitglieder und ihrer Familienangehörigen sind in den letzten Jahren infolge Erhöhung der Vergütungen für die Bahnkrankenkassenärzte stetig gestiegen, und zwar von 8,12 ℳ für ein Mitglied im Jahre 1906 auf 10,56 ℳ für ein Mitglied im Jahre 1910. Die gleichen Kosten betrugen:

im Jahre	bei den Eisenbahnbetriebskrankenkassen	bei allen Betriebskrankenkassen des Reichs
	ℳ	ℳ
1906	8,12	6,51
1907	8,72	6,93
1908	9,75	7,40
1909	10,36	7,72
1910	10,56	—

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:20 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die Ausgaben an Krankengeld betrugen:

im Jahre	überhaupt ℳ	durchschnittlich für ein Mitglied ℳ	einen Erkrankungsfall ℳ	einen [1]) Krankheitstag ℳ
1906 . . .	4 144 192	13,80	38,80	1,61
1907 . . .	4 498 557	13,60	36,85	1,65
1908 . . .	5 160 191	15,57	39,38	1,74
1909 . . .	5 617 393	17,51	45,48	1,83
1910 . . .	5 266 951	16,28	45,74	1,85

An Sterbegeldern bei Todesfällen unter den Kassenmitgliedern und ihren Familienangehörigen sind im Berichtsjahre gegenüber dem Vorjahre 32 249 ℳ weniger aufgewendet worden.

Durchschnittlich kamen:

im Jahre	beim Tode von Kassenmitgliedern		beim Tode von Angehörigen der Kassenmitglieder	
	bei insgesamt Sterbefällen	auf einen Sterbefall ℳ	bei insgesamt Sterbefällen	auf einen Sterbefall ℳ
1906 . . .	2 087	103,82	12 055	32,72
1907 . . .	2 171	109,71	12 055	34,01
1908 . . .	2 376	109,10	12 810	35,61
1909 . . .	2 155	118,80	11 885	37,59
1910 . . .	1 962	117,05	11 462	38,46

In Wirklichkeit stellten sich die Durchschnittsbeträge des gezahlten Sterbegeldes noch etwas höher, weil in der Zahl der Verstorbenen auch die durch Unfälle Getöteten mit berücksichtigt sind, deren Hinterbliebene das Sterbegeld in Höhe der nach dem Unfallversicherungsgesetz zu vergütenden Sätze aus dem Eisenbahnbetriebsfonds gezahlt erhalten haben.

Im Berichtsjahre betrug das Sterbegeld für Mitglieder bei 7 Kassen das 30 fache, bei einer Kasse das 32 fache, bei 2 Kassen das 35 fache, bei einer Kasse das 36 fache und bei 10 Kassen das 40 fache des zur Krankenkasse veranlagten Tagesverdienstes. Die Ausgabe an Sterbegeld für Todes-

[1]) Bei allen Betriebskrankenkassen des Reichsgebiets 1,42 ℳ im Jahre 1906, 1,48 ℳ im Jahre 1907, 1,53 ℳ im Jahre 1908, 1,57 ℳ im Jahre 1909.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:21 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

fälle bei den Angehörigen von Kassenmitgliedern übersteigt erheblich (um 211 184 ℳ) die Ausgabe an Sterbegeld für Todesfälle bei Kassenmitgliedern.

Da die Eisenbahnverwaltung die Kosten der gesamten Rechnungs- und Kassenführung satzungsmäßig bestreitet, so sind die den Krankenkassen zur Last fallenden Verwaltungskosten (Entschädigungen der Vertreter der Kassenmitglieder für entgangenen Arbeitsverdienst und für Auslagen bei Reisen in Angelegenheiten der Krankenkassen, Kosten der Krankenkontrolle, Kosten einzelner Drucksachen und dergl.) gering. Die sonstigen Ausgaben (zurückerstattete Beiträge und Eintrittsgelder und dergl.) sind ebenfalls nicht beträchtlich.

Die Anlagen VI und VII (S. 126ff.) gewähren einen Überblick über die Ausgaben und die Vermögenslage sowie über den Umfang der satzungsmäßigen Beiträge und Leistungen der sämtlichen Eisenbahnbetriebskrankenkassen.

Die Entwicklung des Gesamtvermögens der Eisenbahnbetriebskrankenkassen innerhalb der letzten 5 Jahre wird durch die nachfolgende Zusammenstellung veranschaulicht:

Gesamtvermögen		
am	Betrag ℳ	durchschnittlich für ein Mitglied ℳ
1. Januar 1907 . . .	10 468 467	34,85
1. „ 1908 . . .	12 924 358	39,06
1. „ 1909 . . .	14 353 412	43,31
1. „ 1910 . . .	14 392 055	44,87
1. „ 1911 . . .	15 104 597	46,70

B. Baukrankenkassen.

Im Jahre 1910 waren die Eisenbahnbauarbeiter, ebenso wie in den früheren Jahren, nur zum Teil bei besonders errichteten Eisenbahnbaukrankenkassen versichert. Bei den Bauausführungen von geringerem Umfang und von kürzerer Dauer ist von Einrichtung besonderer Kassen mehrfach abgesehen und der Krankenversicherungspflicht durch Beteiligung bei Orts- und anderen Krankenkassen und bei der Gemeindekrankenversicherung genügt worden.

Es waren 24 Eisenbahnbaukrankenkassen in Wirksamkeit, von denen 7 nach beendeter Bautätigkeit wieder geschlossen worden sind. Die Zahl der Mitglieder der Eisenbahnbaukrankenkassen ist bereits auf S. 90 mit angegeben worden.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:21 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

An Erkrankungsfällen und Krankheitstagen wurden bei den Eisenbahnbaukrankenkassen gezählt:

im Jahre	Erkrankungsfälle		Krankheitstage		
	überhaupt	auf ein Mitglied	überhaupt	auf ein Mitglied	auf einen Erkrankungsfall
1906	2 444	0,59	41 538	10,07	17,00
1907	2 118	0,54	36 220	9,30	17,10
1908	2 181	0,63	36 533	10,49	16,75
1909 [1])	3 129	0,78	54 368	13,56	17,38
1910	2 730	0,68	38 832	9,69	14,22

Die Zahl der Sterbefälle unter den Mitgliedern der Baukrankenkassen belief sich im Jahre 1910 auf 28 gegen 35 im Jahre 1909 oder durchschnittlich für je 100 Kassenmitglieder auf 0,70 gegen 0,87 im Jahre 1909.

Die Einnahmen der Baukrankenkassen haben betragen:

Bezeichnung der Einnahme	Betrag 1910 ℳ	durchschnittlich auf ein Mitglied				
		1906 ℳ	1907 ℳ	1908 ℳ	1909 ℳ	1910 ℳ
Bestände aus dem Vorjahr	23 023	9,72	9,72	11,48	6,67	5,74
Zinsen der Bestände usw.	223	0,20	0,08	0,12	0,27	0,06
Eintrittsgeld	115	0,04	0,07	0,16	0,10	0,03
Laufende Beiträge der Mitglieder, Bauverwaltung und Unternehmer . .	142 007	26,70	26,81	29,85	37,16	35,42
Außerordentliche Zuschüsse, sowie Vorschüsse der Bauverwaltung und Unternehmer	1 352	0,41	0,36	1,35	1,32	0,34
Ersatzleistungen für gewährte Unterstützungen	191	0,13	0,29	0,56	0,23	0,05
Geldstrafen und andere Einnahmen . .	7 308	0,02	1,08	1,73	2,01	1,82
insgesamt . . .	174 219	37,22	37,96	45,25	47,76	43,46

Der für ein Mitglied zu den Baukrankenkassen zu entrichtende Beitrag betrug im allgemeinen drei Hundertstel des durchschnittlichen oder wirklichen Arbeitsverdienstes der Kassenmitglieder.

[1]) Bei allen Baukrankenkassen des Reichsgebiets kamen durchschnittlich im Jahre 1909 auf ein Mitglied 0,77 Erkrankungsfälle und 14,60 Krankheitstage, auf einen Erkrankungsfall 19,0 Krankheitstage.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:21 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

An Ausgaben hatten die Baukrankenkassen im Jahre 1910 zu leisten:

Bezeichnung der Ausgaben	Betrag	durchschnittlich auf ein Mitglied		auf ein Mitglied in den Jahren			
		überhaupt	gegenüber den Eisenbahnbetriebskrankenkassen				
	ℳ	ℳ	+ ℳ / − ℳ	1906 ℳ	1907 ℳ	1908 ℳ	1909 ℳ
für ärztliche Behandlung	25 309	6,31	— 4,25	5,74	6,11	5,31	5,79
„ Arznei und sonstige Heilmittel .	13 600	3,39	— 1,15	2,66	2,80	3,05	3,04
„ Krankengeld . .	30 807	7,69	— 8,59	6,83	8,63	7,70	9,02
„ Wöchnerinnenunterstützung . .	—	—	— 0,04	0,01	0,01	0,01	—
„ Kur und Verpflegung in Krankenanstalten und Lazaretten	57 264	14,28	+11,61	10,04	7,75	11,64	18,90
„ Sterbegeld . . .	1 291	0,32	— 1,75	0,61	0,56	0,43	0,35
„ Ersatzleistungen für anderweit gewährte Unterstützungen.	409	0,10	+ 0,09	0,02	0,04	0,02	0,26
„ Verwaltungskosten: persönliche . . . sächliche	1 381	0,35	—	0,28	0,05	0,65	0,72
„ sonstige Kosten, insbesondere Unterstützungen nach Vollendung der Bauten . . .	5 159	1,29	+ 1,19	0,49	0,86	1,05	2,08
insgesamt . . .	135 220	33,73	— 2,89	26,68	26,86	29,86	40,16

Die Ausgaben im Durchschnitt für ein Mitglied haben sich danach um 2,89 ℳ niedriger gestellt als die Aufwendungen bei den Eisenbahnbetriebskrankenkassen. Während sich die Ausgaben für Kur und Verpflegung der Kassenmitglieder in Krankenanstalten wegen der Schwierigkeiten bei der Durchführung der Krankenfürsorge für die Bauarbeiter bedeutend höher stellen, sind die Ausgaben für ärztliche Behandlung, Arznei und Heilmittel, Krankengeld, Sterbegeld geringer, weil bei den Baukrankenkassen die satzungsmäßigen Leistungen im allgemeinen nicht über die ge-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:21 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

setzlichen Mindestleistungen hinausgehen, insbesondere die Krankenfürsorge sich nicht auch auf die Familienangehörigen der Kassenmitglieder erstreckt.

An Krankheitskosten kamen durchschnittlich

im Jahre	bei den Eisenbahnbaukrankenkassen			bei allen Baukrankenkassen des Reichsgebiets		
	auf ein Mitglied	auf einen Erkrankungsfall	auf einen Krankheitstag	auf ein Mitglied	auf einen Erkrankungsfall	auf einen Krankheitstag
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
1906	25,91	43,73	2,57	24,85	42,96	2,51
1907	25,90	47,65	2,79	27,81	45,53	2,69
1908	28,16	44,95	2,68	34,41	44,73	2,57
1909	37,37	47,87	2,75	40,81	53,25	2,80
1910	32,10	47,14	3,31	—	—	—

Nennenswertes Vermögen pflegen die Baukrankenkassen bei der kurzen Dauer ihres Bestehens nicht anzusammeln. Erzielung von Überschüssen würde auch nicht gerechtfertigt sein, weil die bei der Schließung von Baukrankenkassen verbliebenen Bestände, soweit sie nicht zu Unterstützungen Verwendung finden, anderen Krankenkassen zufließen, deren Mitglieder an der Ansammlung des Vermögens in der Regel nicht mitgewirkt haben.

C. Krankenkasse des Allgemeinen Verbandes der Eisenbahnvereine der preußisch-hessischen Staatsbahnen und der Reichsbahnen (Verbandskrankenkasse).

Neben den bei den preußisch-hessischen Staatsbahnen und bei der Verwaltung der Reichseisenbahnen auf Grund gesetzlicher Vorschriften errichteten Betriebskrankenkassen bietet die von dem „Allgemeinen Verbande der Eisenbahnvereine der preußisch-hessischen Staatsbahnen und der Reichseisenbahnen“ errichtete, am 1. Oktober 1904 in Wirksamkeit getretene Eisenbahn-Verbandskrankenkasse, über deren Organisation und Verwaltung im Jahrgang 1907 des Archivs S. 103 das nähere mitgeteilt ist, den Eisenbahnbediensteten Gelegenheit zu einer weiteren, über die gesetzliche Krankenversicherung hinausgehenden Fürsorge in Krankheitsfällen.

Generated on 2019-07-31 13:21 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Die Kasse umfaßt:

a) eine Krankengeldversicherung (Tarif I),

b) eine Arzneiversicherung (Tarif II). Mit beiden Versicherungen ist eine Versicherung von Sterbegeld verbunden.

I. Krankengeldversicherung (Tarif I).

An der Krankengeldversicherung können nur die nach dem Krankenversicherungsgesetz versicherungspflichtigen Eisenbahnbediensteten für die Dauer der Versicherungspflicht teilnehmen. Durch diese Versicherung wird den Bediensteten Gelegenheit geboten, gegen Entrichtung äußerst niedriger Beiträge sich zu dem von den Eisenbahnbetriebskrankenkassen oder anderen Krankenkassen gewährten Krankengeld einen Krankengeldzuschuß in solcher Höhe zu versichern, daß sie während der Krankheit einen Ausfall an Verdienst nicht erleiden. Der Beitrag beträgt für je 25 ₰ tägliches oder 1,75 ℳ wöchentliches Krankengeld nebst 15 ℳ Sterbegeld wöchentlich 5 ₰. Als niedrigste Versicherung ist ein tägliches Krankengeld von 50 ₰ nebst 30 ℳ Sterbegeld und als höchste Versicherung ein tägliches Krankengeld von 2,50 ℳ nebst 150 ℳ Sterbegeld zugelassen. Bis zur Vollendung des 45. Lebensjahres ist eine Erhöhung des versicherten Kranken- und Sterbegeldes zulässig, später unzulässig mit Ausnahme des Falles, daß die Krankengeldleistungen der Betriebskrankenkasse, der das Mitglied angehört, herabgesetzt werden oder das Mitglied einen höheren Verdienst erhält.

Der Anspruch auf Krankengeld beginnt erst nach Ablauf von einem Monat nach dem Tage der Aufnahme, während das mit der Krankengeldversicherung verbundene Sterbegeld erst nach einer Mitglieds- und Beitragszeit von 6 Monaten gezahlt wird. Das versicherte Krankengeld wird auf die Dauer von 52 Wochen gewährt. Im Lauf eines Zeitraums von zwei Jahren wird jedoch das Krankengeld nur auf die Dauer von 65 Wochen gezahlt.

Mit dem Ausscheiden aus der Beschäftigung oder mit dem Erlöschen der Versicherungspflicht endet auch die Mitgliedschaft bei Tarif I mit der Maßgabe, daß den Mitgliedern, die beim Ausscheiden aus der Beschäftigung eine Pension oder eine Invaliden- (Alters-) oder Unfallrente erhalten, der Anspruch auf das zuletzt versicherte Sterbegeld erhalten bleibt. Erfolgt das Ausscheiden aus der Beschäftigung wegen Krankheit, so erhalten die Ausscheidenden bei Fortzahlung der Beiträge, die auch für die Dauer der Krankenunterstützung erhoben werden, die Kassenleistungen, jedoch längstens auf die Dauer von 6 Wochen nach dem Austritt aus der Beschäftigung, sofern nicht die satzungsmäßige Frist von 52 Wochen bereits früher abgelaufen ist.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:21 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die Zahl der Mitglieder betrug:

Zeitpunkt	im Jahre 1909	im Jahre 1910
am 1. Januar	216 001	224 968
„ 1. Februar	216 447	226 758
„ 1. März	218 681	227 501
„ 1. April	219 492	228 064
„ 1. Mai	219 486	228 420
„ 1. Juni	219 683	229 292
„ 1. Juli	220 418	230 028
„ 1. August	220 475	230 690
„ 1. September	221 001	231 361
„ 1. Oktober	221 212	231 791
„ 1. November	222 159	232 968
„ 1. Dezember	223 546	234 888
„ 31. Dezember	224 968	236 139
„ ersten Tage jedes Monats durchschnittlich	220 275	230 221
dagegen im Jahre 1906	177 178	
„ „ „ 1907	190 713	
„ „ „ 1908	208 565	

Von den im Durchschnitt vorhanden gewesenen Mitgliedern kamen im Jahre 1910 10 121 auf Bedienstete der Reichseisenbahnen gegen 9 440 im Jahre 1909.

Die auf die preußisch-hessischen Staatsbahnen fallende Zahl dieser Mitglieder (220 100) stellt 68,04 % der Durchschnittszahl der Mitglieder der Betriebskrankenkassen dieser Bahnen (gegen 65,73 % im Jahre 1909, 60,35 % im Jahre 1908, 55,11 % im Jahre 1907) dar.

Die Zahl der Mitglieder, die bei der Errichtung der Kasse bereits das 40. Lebensjahr überschritten hatten, ist im Berichtsjahr von 40 737 auf 39 153 zurückgegangen. Sie bilden die Gruppe der Mitglieder, für die die Verwaltung der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft einen einmaligen Zuschuß von 3 Millionen, die Verwaltung der Reichseisenbahnen einen solchen von 200 000 ℳ der Kasse überwiesen hat. Dieser Zuschuß dient, wie im Jahrgang 1907 des Archivs S. 105 näher ausgeführt, zum Ausgleich der Belastung, die der Kasse aus der Mitgliedschaft dieser Personen erwächst.

Generated on 2019-07-31 13:21 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Von den am Jahresschluß vorhandenen 236 139 Mitgliedern hatten versichert:

Gegenstand der Versicherung		Anzahl der Mitglieder	In % der Mitglieder				
ein Krankengeld von ℳ	ein Sterbegeld von ℳ		1906 %	1907 %	1908 %	1909 %	1910 ℳ
0,50	30	25 059	13,88	13,16	12,01	11,28	10,61
0,75	45	42 546	19,74	19,04	19,03	18,55	18,02
1,00	60	83 795	35,73	35,85	35,55	35,25	35,49
1,25	75	33 819	13,06	13,35	13,92	14,14	14,32
1,50	90	34 467	12,01	12,63	13,46	14,05	14,60
1,75	105	8 034	2,75	2,94	3,09	3,20	3,40
2,00	120	5 658	2,10	2,19	2,12	2,40	2,39
2,25	135	1 262	0,35	0,37	0,38	0,52	0,53
2,50	150	1 499	0,38	0,47	0,44	0,61	0,64
—	—	236 139	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Die vorstehende Übersicht zeigt, daß die Versicherungen in den höheren Versicherungsstufen im Berichtsjahre gegenüber dem Vorjahr nicht wesentlich gestiegen sind.

Die Zahl der Erkrankungsfälle und Krankheitstage unter den Mitgliedern in dem Berichtsjahre und den voraufgegangenen Jahren ergibt sich aus der nachstehenden Tabelle:

im Jahr	Erkrankungsfälle		Krankheitstage		
	überhaupt	für je 100 Mitglieder	überhaupt	für ein Mitglied	für einen Erkrankungsfall
1906	66 539	37,55	1 617 831	9,13	24,32
1907	72 812	38,18	1 795 505	9,41	24,66
1908	81 306	38,98	1 970 066	9,45	24,23
1909	84 689	38,45	2 224 030	10,10	26,26
1910	80 058	34,77	2 057 684	8,94	25,70

Die Zahl der Sterbefälle belief sich im Jahre 1910 auf 1408 = 0,61 % für je 100 Mitglieder (0,70 % im Jahre 1909) und stellte sich ebenso hoch wie die Zahl der Sterbefälle bei den Betriebskrankenkassen.

Generated on 2019-07-31 13:21 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Die Einnahmen betrugen:

	überhaupt ℳ	für ein Mitglied 1906 ℳ	1907 ℳ	1908 ℳ	1909 ℳ	1910 ℳ
an Zinsen	308	0,00	0,04	0,02	0,01	0,00
„ Eintrittsgeldern	22 936	0,14	0,17	0,16	0,12	0,10
„ laufenden Beiträgen	2 482 204	10,86	10,22	10,33	10,67	10,78
„ sonstigen Einnahmen	3 418	0,02	0,03	0,01	0,01	0,02
Summe	2 508 866	11,02	10,46	10,52	10,81	10,90

Die eigentlichen Einnahmen im Berichtsjahr übersteigen die des Vorjahres um rd. 126 800 ℳ.

Die Ausgaben stellten sich wie folgt dar:

	überhaupt ℳ	für ein Mitglied 1906 ℳ	1907 ℳ	1908 ℳ	1909 ℳ	1910 ℳ
für Krankengeld	2 331 811	10,50	10,03	10,41	11,08	10,13
„ Sterbegeld	103 783	0,42	0,45	0,49	0,50	0,45
„ Krankenbeaufsichtigung	40 195	0,14	0,17	0,15	0,17	0,17
„ Verwaltungskosten:						
persönliche	5 857	0,06	0,03	0,06	0,03	0,03
sächliche	1 275					
„ sonstige Ausgaben	1 182	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01
Summe	2 484 103	11,12	10,68	11,11	11,78	10,79

Die Ausgaben sind gegenüber dem Vorjahr um rd. 109 900 ℳ geringer gewesen und im Berichtsjahre zum erstenmal hinter den Einnahmen zurückgeblieben.

Auf jeden der 1 408 Sterbefälle kommt ein Sterbegeld von rd. 74 ℳ gegen 71 ℳ im Jahre 1909.

Der Vermögensbestand des Reservefonds belief sich am Ende des Jahres 1910 auf 1 076 315 ℳ.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:21 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

II. Arzneiversicherung (Tarif II).

Die Arzneiversicherung ist nur den nach dem Krankenversicherungsgesetz nicht versicherungspflichtigen Eisenbahnbediensteten zugänglich. Durch sie soll diesen Bediensteten eine Erleichterung in der Bestreitung der Ausgaben für Arznei und Heilmittel geboten werden.

Wie mit der Krankenversicherung, ist auch mit der Arzneiversicherung die Versicherung eines Sterbegeldes, und zwar von 150 ℳ verbunden.

Die laufenden Beiträge betragen wöchentlich 25 ₰. Für diesen Beitrag werden nicht nur den Mitgliedern selbst, sondern auch ihren Angehörigen vom Beginn der Krankheit ab Arzneien, Verbandstücke, Bruchbänder und ähnliche Heilmittel bis zum Gesamtbetrag von 100 ℳ während des Zeitraums eines Kalenderjahrs geliefert. Auch werden die Kosten für Weine, die nicht lediglich zur Stärkung verordnet sind, bis zum Betrag von 20 ℳ während des Zeitraums eines Kalenderjahrs von der Kasse getragen. Kosten für Badereisen und sonstige größere Kuren fallen indes der Kasse nicht zur Last.

Während bei der Krankenversicherung mit dem Ausscheiden aus der Beschäftigung die Mitgliedschaft erlischt, ist den Mitgliedern des Tarifs II bei dem Übertritt in den Ruhestand gestattet, die Mitgliedschaft fortzusetzen. Auch ist den Witwen der verstorbenen Mitglieder des Tarifs II das Recht eingeräumt, in die Versicherung des Ehemanns einzutreten.

Die bei der Krankenversicherung eingeführten Karenzzeiten für den Bezug des Krankengeldes und des Sterbegeldes gelten auch für Tarif II.

Die Zahl der Mitglieder ist im Jahre 1910 von 29 310 auf 32 145 gestiegen.

Von den letzteren waren:

23 090	(21 288	im Jahre	1909)	untere Beamte,
8 723	(7 769	„ „	1909)	mittlere Beamte,
142	(97	„ „	1909)	Pensionäre, und
190	(156	„ „	1909)	Witwen.

Die Einnahmen betrugen:

an Zinsen	414 ℳ
„ Eintrittsgeldern	2 588 „
„ laufenden Beiträgen	398 925 „
„ sonstigen Einnahmen . . .	177 „
zusammen	402 104 ℳ.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:21 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die Ausgaben beliefen sich:

für Arznei und Heilmittel	auf	336 488	ℳ
„ Sterbegelder	„	19 401	„
„ Verwaltungskosten . . .	„	1 685	„
„ sonstige Ausgaben . . .	„	727	„
zusammen	auf	358 301	ℳ.

Der Vermögensbestand des Reservefonds betrug am Ende des Jahres 1910 = 346 444 ℳ.

3. Unfallversicherung.

Nach den vom Eisenbahn-Zentralamt und den Eisenbahndirektionen als staatliche Ausführungsbehörden im Sinne des Gewerbe-Unfallversicherungsgesetzes vom 30. Juni 1900 dem Reichsversicherungsamt für das Jahr 1910 eingereichten Nachweisungen hat die Zahl der gegen Unfall versicherten Personen bei der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft durchschnittlich 310 350 gegenüber 306 690 im Jahre 1909 betragen.

Bei Beginn des Jahres 1910 liefen 22 835 Entschädigungen gegenüber 22 004 beim Beginn des Jahres 1909. Im Jahre 1910 sind aus Anlaß von 2 130 Unfällen Entschädigungen auf Grund der Unfallversicherungsgesetze festgesetzt worden, während sich die Zahl solcher Unfälle im Jahre 1909 auf 2 574 stellte. Unter den im Jahre 1910 verletzten und getöteten Personen befanden sich 28 erwachsene weibliche Personen.

Über die Folgen der Unfälle in dem Jahre 1910 und vergleichsweise in den voraufgegangenen Jahren gibt die nachstehende Übersicht Auskunft:

Folgen der Unfälle	Zahl der Unfälle im Jahre	Auf je 100 Unfälle fallen durchschnittlich im Jahre				
	1910	1906	1907	1908	1909	1910
Nur vorübergehende Erwerbsunfähigkeit	808	33,78	30,80	32,90	38,27	37,93
Dauernde beschränkte Erwerbsunfähigkeit	896	42,22	45,09	45,54	42,89	42,07
Dauernde völlige Erwerbsunfähigkeit	106	7,36	6,64	4,71	5,48	4,98
Tod	320	16,64	17,47	16,85	13,36	15,02
zusammen . .	2 130	—	—	—	—	—

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:21 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Hiernach ist die Zahl der Verletzungen mit dauernder völliger Erwerbsunfähigkeit in den letzten Jahren erfreulicherweise gefallen.

Die nachstehende Tabelle veranschaulicht die durchschnittliche Größe der Unfallgefahr des Eisenbahnarbeiterpersonals in den letzten 10 Jahren:

Es kamen auf Verletzungen	Zahl der Verletzungen	auf je 1000 versicherte Personen				
	1910	1906	1907	1908	1909	1910
mit vorübergehender Erwerbsunfähigkeit	808	2,77	2,41	2,70	3,21	2,60
mit dauernder beschränkter Erwerbsunfähigkeit	896	3,46	3,53	3,74	3,60	2,89
mit dauernder völliger Erwerbsunfähigkeit	106	0,60	0,52	0,39	0,46	0,34
mit tödlichem Ausgang	320	1,37	1,36	1,38	1,12	1,03
zusammen . . .	2130	8,20	7,82	8,21	8,39	6,86

Die Zahl der entschädigungsberechtigten Hinterbliebenen getöteter Arbeiter, für die Entschädigungen festgesetzt worden sind, hat betragen:

im Jahre	Witwen	Waisen	Verwandte aufsteigender Linie
1906	318	514	45
1907	333	576	49
1908	314	637	42
1909	299	510	30
1910	251	488	19

Während die durchschnittliche Anzahl der bei der Staatseisenbahnverwaltung nach den Unfallversicherungsgesetzen entschädigten Unfälle auf je 1000 versicherte Personen im Jahre 1908 8,21 und im Jahre 1909 8,39 betrug, stellte sich die Durchschnittszahl bei den gewerblichen Unfallberufsgenossenschaften nach den Vorlagen des Reichsversicherungsamts an den Reichstag insgesamt auf 8,36 im Jahre 1908 und auf 7,88 im Jahre 1909. Die Durchschnittszahl bei der Staatseisenbahnverwaltung bleibt hinter der bei einer größeren Zahl gewerblicher Genossenschaften erreichten Zahl zurück.

So hatten beispielsweise von den bedeutenden Berufsgenossenschaften eine höhere Durchschnittszahl:

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:21 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Berufsgenossenschaft	Verletzte und Getötete auf je 1000 Versicherte				
	1905	1906	1907	1908	1909
Nordwestliche Eisen- und Stahl-	11,48	10,85	10,40	11,16	9,43
Norddeutsche Holz-	11,35	11,46	11,51	10,61	9,99
Müllerei-	16,24	15,72	16,06	15,93	14,20
Fuhrwerks-	23,77	23,05	25,55	21,38	18,67
Knappschafts-	15,53	15,70	15,54	14,69	15,38
Rheinisch-Westfälische Hütten- und Walzwerk-	14,60	16,11	16,01	16,57	15,28
Brauerei- und Mälzerei-	14,61	13,34	14,59	14,41	12,88

Die Zahl der Verletzungen und der Todesfälle von Eisenbahnarbeitern, über die nach den Vorschriften der Unfallversicherungsgesetze eine Unfallanzeige erstattet worden ist, ohne Rücksicht darauf, ob Unfallentschädigungen zu zahlen waren oder nicht, ist aus nachstehender Tabelle ersichtlich:

Zahl der Unfallanzeigen im Jahre	überhaupt	durchschnittlich auf 1000 Versicherte
1906	24 114	82,32
1907	26 468	82,77
1908	27 642	87,68
1909	27 726	90,40
1910	26 710	86,06

Nach dem Unfallversicherungsgesetz ist eine Unfallanzeige zu erstatten, wenn der Unfall eine völlige oder beschränkte Arbeitsunfähigkeit von mehr als drei Tagen oder den Tod zur Folge hat. Die Zahl dieser Unfälle ist stetig gestiegen. Das Anwachsen erklärt sich aus der Steigerung der betrieblichen Leistungen. So betrug die Zahl der auf 1 km Betriebslänge fallenden Lokomotiv- und Wagenachskilometer im Jahre 1900: 16 601 und 425 821, im Jahre 1910 dagegen 20 933 und 557 677.

Dagegen ist die Zahl der schweren Unfälle, d. h. solcher, auf Grund deren eine Unfallentschädigung beansprucht werden konnte, in den letzten Jahren im Verhältnis zu dem Anwachsen der Betriebsleistung wenig gestiegen (1900 = 8,01, 1906 = 8,20, 1909 = 8,39 auf 1000 versicherte Personen), im letzten Jahre (1910) sogar gefallen (6,86), und die Zahl der ent-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:21 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

schädigungspflichtigen Unfälle im Vergleich zu den überhaupt gemeldeten Unfällen gesunken. Auf je 1000 der Unfallmeldungen zurückgeführt, betrug die Zahl der Entschädigungsbewilligungen im Jahr 1910 rd. 80, 1906 = 100.

Unter den entschädigungspflichtigen Unfällen überwiegen wiederum in steigendem Maß die Verletzungen, die nur in beschränktem Umfang die Erwerbsfähigkeit beeinträchtigt haben. Es hatten zur Folge von sämtlichen entschädigungspflichtigen Unfällen:

dauernde völlige Erwerbsunfähigkeit oder Tod:

1906	24,0	%
1907	24,1	„
1908	21,5	„
1909	18,84	„
1910	20,00	„ .

Bei welchen Beschäftigungsarten die in den Jahren 1906 bis 1910 hinzugetretenen entschädigten Unfälle sich ereignet haben, läßt die folgende Zusammenstellung erkennen:

Gegenstände und Vorgänge, bei denen sich die Unfälle ereigneten	Zahl der Tötungen und Verletzungen				
	1906	1907	1908	1909	1910
Motoren, Wellenleitungen, Arbeitsmaschinen	69	56	66	83	53
Fahrstühle, Aufzüge, Krane, Hebezeuge	27	44	39	35	43
Dampfkessel, Spreng- oder feuergefährliche Stoffe u. dgl.	20	29	21	39	30
Zusammenbruch, Herab- und Umfallen von Gegenständen	179	174	180	169	140
Fall von Leitern, Treppen usw.	388	376	400	473	341
Auf- und Abladen, Heben, Tragen von Lasten	390	381	426	468	368
Überfahren durch Fuhrwerke	26	33	52	25	29
Im Eisenbahnbetrieb (Überfahren usw.)	905	1037	995	868	740
Handwerkszeug (einfache Geräte)	172	181	203	204	203
Sonstige Gegenstände und Vorgänge	228	191	205	210	183
zusammen	2404	2502	2587	2574	2130

In der nachstehenden Übersicht sind die einzelnen, auf Grund der Unfallversicherungsgesetze geleisteten Ausgaben nachgewiesen und gleichzeitig die durchschnittlichen Aufwendungen für je einen der beteiligten Empfangsberechtigten eingestellt:

Generated on 2019-07-31 13:21 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Generated on 2019-07-31 13:22 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Bezeichnung der Ausgaben	Zahl der Personen, an oder für die Zahlungen zu leisten waren im Jahre 1910	Betrag der Ausgaben überhaupt im Jahre 1910 ℳ	Betrag der Ausgaben auf je eine der in Spalte 2 bezeichneten Personen 1906 ℳ	1907 ℳ	1908 ℳ	1909 ℳ	1910 ℳ
A. Erwerbsunfähigkeit:							
1. Kosten des Heilverfahrens	3 653	233 974	64,51	82,36	66,51	64,75	64,05
2. Renten der Verletzten	19 295	5 373 993	272,09	275,91	275,57	276,01	278,52
3. Abfindungen an Ausländer	—	—	—	—	—	—	—
4. Abfindungen an Inländer	27	25 026	791,45	777,25	761,38	1144,26	926,89
B. Todesfälle:							
5. Sterbegeld	352	26 110	67,16	71,81	74,79	74,67	74,18
6. Renten der Witwen (Witwer) Getöteter	4 666	815 159	164,01	166,34	170,95	172,80	174,70
7. Abfindungen bei der Wiederverheiratung von Witwen	73	46 718	569,18	546,91	605,27	603,08	639,97
8. Renten der Kinder und Enkel Getöteter	5 285	789 297	130,79	134,47	140,73	145,86	149,35
9. „ „ Verwandten aufsteigender Linie	409	66 495	145,31	146,63	152,37	159,85	162,58
C. Behandlung in Heil- und Genesungsanstalten:							
10. Renten der Ehefrauen (Ehemänner) der in Heilanstalten untergebrachten Verletzten	278	8 792	31,47	31,71	27,98	37,30	31,63
11. desgl. der Kinder und Enkel	551	15 027	25,62	27,30	22,71	29,38	27,27
12. „ „ Verwandten aufsteigender Linie	8	497	122,50 [1]	41,64	48,86	67,50	62,13
13. Kur- und Verpflegungskosten	571	84 890	142,52	142,30	140,64	138,58	148,67
zusammen . . .	35 168	7 485 978	—	—	—	—	—
Außerdem:							
14. besondere Kosten der Fürsorge für die Verletzten während der ersten dreizehn Wochen	—	1 117	—	—	—	—	—
15. Kosten der Unfalluntersuchung, der Schiedsgerichte u. dergl.	—	46 441	—	—	—	—	—
zusammen im Jahre 1910	—	7 533 536	—	—	—	—	—

[1]) Die Abweichung beruht darauf, daß in einem Fall Rente für mehrere Jahre nachgezahlt worden ist.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Sämtliche Ausgaben umfassen nur solche Entschädigungsbeträge, die, abgesehen von den Entschädigungen aus Anlaß tödlicher Unfälle, nach Ablauf der ersten dreizehn Wochen nach dem Unfall zu leisten waren. Insbesondere sind bei den Heilungskosten auch die Krankengeldzuschüsse außer Betracht geblieben, die den Verletzten vom Beginn der fünften Woche nach dem Eintritt des Unfalls ab bis nach Ablauf der dreizehnten Woche von der Eisenbahnverwaltung in solchen Fällen zu gewähren sind, in denen die Krankenkassen weniger als zwei Drittel des Arbeitsverdienstes als Krankengeld zahlen. Diese Mehrbeträge fallen bei den gewerblichen Betrieben nicht den Berufsgenossenschaften, sondern den Arbeitgebern unmittelbar zur Last und erscheinen daher in den vom Reichsversicherungsamt veröffentlichten Rechnungsübersichten der Berufsgenossenschaften ebenfalls nicht.

Nach der Übersicht hat die Eisenbahnverwaltung im Jahre 1910 für 35 168 (gegen 34 721 im Jahre 1909) verletzte Arbeiter, Witwen, Waisen, Enkel und Verwandte aufsteigender Linie getöteter Arbeiter Zahlungen auf Grund der Unfallversicherungsgesetze geleistet. Die Ausgaben sind, da der Abgang der aus den früheren Jahren herrührenden Verpflichtungen hinter dem Zugang an neuen Verpflichtungen erheblich zurückbleibt, in steter Steigerung begriffen. Sie waren im Jahre 1910 um 180 611 ℳ höher als im Jahre 1909. Von der Mehrausgabe fallen allein auf die Renten der Verletzten 130 311 ℳ. Die bei den einzelnen Ausgabeposten eingetragenen Durchschnittsaufwendungen für eine jede der Personen, denen Unfallentschädigungen gewährt sind, können nur ungefähr einen Anhalt für die Höhe der Durchschnittsbezüge eines Empfangsberechtigten geben. Dies trifft namentlich bei den Renten zu, weil der Zugang an neuen Empfängern den Abgang von Empfängern noch erheblich übersteigt und eine große Anzahl von Personen nur für einen Teil des Jahres Rente bezogen hat. Hieraus, überwiegend aber aus dem weiteren Umstand, daß der Zugang an Leichtverletzten und daher nur teilweise Erwerbsunfähigen weit größer ist als der Zugang an völlig Erwerbsunfähigen, ist es zu erklären, daß die Durchschnittsrente eines Verletzten trotz des anhaltenden Steigens der Löhne nicht wesentlich erhöht erscheint. Die Renten der Witwen und der Kinder Getöteter zeigen infolge der allgemeinen Erhöhung des Diensteinkommens eine größere Steigerung, obwohl auch hier der Zugang an Empfängern größer ist als der Abgang. Einen Rückschluß auf die wirkliche Rentenerhöhung gestatten die Abfindungssummen rentenberechtigter Witwen bei ihrer Wiederverheiratung, die in den drei letzten Jahren im

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:22 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Durchschnitt den Betrag von 600 ℳ überstiegen und im Jahre 1910 die Höhe von 639,97 ℳ erreicht haben.

Soweit nach dem Gewerbeunfallversicherungsgesetz die Berufsgenossenschaften berechtigt sind, über die gesetzlichen Verpflichtungen hinaus Zahlungen zu leisten, sind auch die Eisenbahndirektionen als Ausführungsbehörden ermächtigt worden, hiervon Gebrauch zu machen. So sind auf Grund der §§ 9 Abs. 5, 16 Abs. 3, 22 Abs. 4 des Gesetzes im Jahre 1910 zusammen 6 674 ℳ gezahlt worden. In 163 Fällen ist Hilfslosenrente gewährt worden.

Die in der Zusammenstellung außerdem erscheinenden Verwaltungskosten betreffen in der Hauptsache nur die Kosten für die Schiedsgerichte und den Erlaß der Unfallverhütungsvorschriften, da alle Ausgaben, die durch die Tätigkeit der Behörden, Dienststellen und Beamten der Eisenbahnverwaltung bei der Ausführung der Unfallversicherung erwachsen, als Betriebsausgaben der Eisenbahnverwaltung angesehen und nicht besonders verbucht werden. In Wirklichkeit sind die zur Durchführung der Unfallversicherungsgesetze aufzuwendenden Verwaltungskosten erheblich höher, wenn in Betracht gezogen wird, daß die Unfalluntersuchungen, die Festsetzung der Bezüge, die Abrechnung mit den Krankenkassen, die Erledigung der beim Schiedsgericht eingelegten Berufungen, die Änderungen der Feststellungsbescheide bei Veränderungen des Zustandes der Verletzten usw. einen erheblichen Kostenaufwand verursachen.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:23 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Anlage I.

Übersicht über den Mitgliederbestand der Pensionskasse für die

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Geburtsjahr der Mitglieder	Zahl der Mitglieder der Abteilung A							
	am 1. Januar 1910	im Jahr 1910 eingetreten	im Jahr 1910 ausgeschieden				am 1. Januar 1911	am 1. Januar 1910
			mit Invalidenrente	mit Unfall- usw. Rente	durch Tod	mit Bescheinigung		
1829 u. früher	89	.	12	.	3	.	74	7
1830	26	.	5	.	2	.	19	4
1831	38	.	10	.	1	.	27	6
1832	58	.	11	.	3	.	44	11
1833	50	.	16	.	2	.	32	20
1834	71	.	16	1	4	2	48	41
1835	87	.	22	.	.	.	65	43
1836	147	.	34	.	1	3	109	85
1837	179	.	36	.	.	.	143	119
1838	208	.	46	1	5	2	154	163
1839	277	.	100	.	3	1	173	207
1840	397	.	87	1	9	4	296	319
1841	416	1	70	.	12	2	333	363
1842	626	6	100	1	13	5	513	518
1843	696	2	86	1	20	7	584	571
1844	878	4	139	1	18	6	718	760
1845	1 057	13	98	2	23	17	930	962
1846	1 183	8	107	2	23	6	1 053	1 063
1847	1 123	9	92	3	29	24	984	1 056
1848	1 483	12	94	2	23	20	1 356	1 373
1849	1 839	37	113	3	29	38	1 693	1 728
1850	2 023	35	97	3	29	56	1 873	1 956
1851	2 106	38	87	2	25	44	1 986	2 031
1852	2 329	38	81	4	34	51	2 197	2 213
1853	2 399	63	76	.	26	64	2 296	2 334
1854	2 451	65	61	2	40	72	2 341	2 346
1855	2 330	56	51	2	22	49	2 262	2 366
1856	2 546	73	41	1	33	81	2 463	2 526
1857	2 974	66	53	3	25	97	2 862	2 870
1858	3 163	88	47	.	38	100	3 066	3 264
1859	3 315	103	34	4	29	144	3 207	3 528
1860	3 431	127	41	.	28	155	3 333	3 571
1861	3 438	102	28	3	20	131	3 318	3 695
1862	3 513	140	31	1	28	170	3 423	3 860
1863	3 938	138	38	1	28	190	3 819	4 389
1864	4 285	173	29	2	31	188	4 208	4 812
1865	4 355	202	30	.	34	208	4 285	5 100

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:22 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Anlage I.

Arbeiter der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft im Jahre 1910.

10	11	12	13	14	15	16	17

Zahl der Mitglieder der Abteilung B

im Jahr 1910 eingetreten	im Jahr 1910 ausgeschieden					am 1. Januar 1911 mit einer Mitgliedzeit	
	mit Zusatzrente	mit Unfallrente	durch Tod	infolge Übernahme in das Beamtenverhältnis	zusammen einschl. der aus anderen Ursachen Ausgeschiedenen	von noch nicht 5 Jahren	von mehr als 5 Jahren
.	.	.	.	.	.	.	7
.	2	.	.	.	2	.	2
.	4	.	.	.	4	.	2
.	6	.	1	.	7	.	4
.	9	.	.	.	9	.	11
.	14	.	1	.	15	.	26
.	15	.	.	.	15	.	28
.	28	.	4	.	32	2	51
.	23	.	5	.	28	.	91
.	58	.	5	.	64	.	99
.	91	.	8	.	101	.	106
1	78	.	13	.	102	4	214
3	67	1	15	.	88	4	274
6	97	.	20	.	123	7	394
13	85	1	23	.	113	7	464
12	119	1	20	.	149	8	615
4	105	4	26	.	153	21	792
16	106	4	26	.	155	32	892
14	90	2	27	.	132	24	914
15	81	3	28	.	141	46	1 201
14	101	1	36	.	170	57	1 515
31	95	3	31	.	184	70	1 733
24	85	4	34	.	175	76	1 804
33	80	2	40	4	175	106	1 965
38	61	1	36	4	173	108	2 091
31	49	6	37	7	155	104	2 118
39	52	1	32	13	171	94	2 140
32	40	.	39	3	155	145	2 258
72	49	2	35	6	173	171	2 598
34	45	2	43	12	216	194	2 888
64	33	2	38	13	191	219	3 182
65	41	2	32	19	210	243	3 183
70	29	4	28	15	202	277	3 286
69	26	4	38	18	222	324	3 383
69	30	1	36	17	232	376	3 850
101	26	4	42	22	253	429	4 231
98	28	1	44	29	302	467	4 429

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:22 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Noch: Anlage I.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Geburtsjahr der Mitglieder	Zahl der Mitglieder der Abteilung A							
	am 1. Januar 1910	im Jahr 1910 eingetreten	im Jahr 1910 ausgeschieden				am 1. Januar 1911	am 1. Januar 1910
			mit Invalidenrente	mit Unfall- usw. Rente	durch Tod	mit Bescheinigung		
1866	4 837	179	22	5	31	213	4 744	5 728
1867	4 696	208	18	1	34	284	4 567	5 585
1868	4 840	215	25	2	15	314	4 698	5 974
1869	5 945	214	13	.	16	362	5 768	6 900
1870	6 180	294	15	1	20	403	6 035	7 185
1871	5 889	224	24	3	27	412	5 647	6 884
1872	7 856	358	16	2	28	519	7 649	8 996
1873	8 293	355	19	3	30	582	8 014	9 294
1874	9 329	448	12	.	39	626	9 099	10 444
1875	10 415	521	20	1	22	784	10 107	11 244
1876	11 024	646	12	1	31	833	10 793	11 623
1877	11 505	672	17	2	35	868	11 255	12 142
1878	12 242	724	19	1	19	962	11 964	12 576
1879	13 161	755	21	1	26	1 079	12 789	13 438
1880	13 610	1 050	13	4	38	1 186	13 418	13 769
1881	15 183	1 105	7	2	36	1 295	14 948	14 528
1882	15 930	1 358	15	4	43	1 578	15 645	15 257
1883	16 355	1 657	24	4	38	1 848	16 097	15 395
1884	16 301	2 321	10	2	26	2 029	16 551	14 767
1885	14 943	3 332	9	1	43	2 471	15 748	12 708
1886	11 085	5 310	11	1	21	2 322	14 036	8 356
1887	8 943	5 639	7	2	15	2 522	12 036	5 608
1888	6 638	5 966	8	.	14	3 400	9 180	973
1889	6 056	3 678	4	.	9	3 259	6 462	215
1890	5 623	3 773	1	.	14	4 301	5 080	22
1891	4 309	4 369	.	.	10	3 028	5 640	12
1892	2 503	4 044	.	.	5	2 224	4 318	.
1893	1 410	2 828	.	.	4	1 225	3 009	.
1894	3	2 090	.	.	2	419	1 672	.
Summe	314 628	55 932	2 481	89	1 384	[1])43 285	[2])323 296	289 903

[1]) Außerdem noch 25 weibliche Personen mit Beitragsrückgewähr.

[2]) Darunter 6 694 freiwillige Mitglieder und 36 Mitglieder im vorübergehenden Bezuge einer Invalidenrente.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:22 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Noch: Anlage I.

10	11	12	13	14	15	16	17

Zahl der Mitglieder der Abteilung B

im Jahr 1910 eingetreten	im Jahr 1910 ausgeschieden					am 1. Januar 1911 mit einer Mitgliedzeit	
	mit Zusatzrente	mit Unfallrente	durch Tod	infolge Übernahme in das Beamtenverhältnis	zusammen einschl. der aus anderen Ursachen Ausgeschiedenen	von noch nicht 5 Jahren	von mehr als 5 Jahren
109	27	2	50	38	327	556	4 954
109	20	.	45	45	313	626	4 755
110	17	3	27	56	357	619	5 108
164	9	.	33	72	362	824	5 878
167	20	.	28	84	335	1 007	6 010
122	20	3	39	69	338	1 067	5 601
214	13	1	40	116	445	1 546	7 219
200	18	.	35	130	475	1 717	7 302
229	11	1	43	139	503	2 213	7 957
265	21	.	34	165	546	2 487	8 476
351	9	1	44	159	552	2 908	8 514
313	16	3	41	158	572	3 607	8 276
396	17	.	23	143	535	4 578	7 859
447	10	.	36	160	630	5 629	7 626
633	7	3	44	154	653	7 385	6 364
665	4	1	35	172	731	9 200	5 262
815	4	.	41	242	939	11 124	4 009
1 028	4	1	36	190	854	12 853	2 716
1 567	.	.	31	181	895	13 975	1 464
2 438	.	.	28	145	936	13 385	825
3 706	.	.	15	75	694	10 897	471
4 151	.	.	9	60	597	8 822	340
6 607	.	.	12	34	912	6 628	40
5 505	.	.	5	17	864	4 836	20
4 880	.	.	4	9	1 005	3 897	.
3 703	.	.	4	6	458	3 257	.
2 290	.	.	.	1	204	2 086	.
1 327	.	.	.	.	86	1 241	.
822	.	.	.	.	9	813	.
44 301	2 195	75	1 625	3 002	20 919	143 398	169 887
						313 285 [3]	

[3]) Darunter:

a) 34 888 freiwillige Mitglieder,
b) 219 335 männliche Verheiratete,
c) 1 654 Witwer mit Kindern unter 15 Jahren,
d) 4 437 weibliche Personen,
e) 36 Mitglieder in vorübergehendem Bezug einer Zusatzrente.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:22 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Anlage II.

Übersicht über den Bestand der Empfänger von Zusatzrenten usw. aus der Abteilung B der Pensionskasse für die Arbeiter der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft im Jahre 1910.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Geburtsjahr	Zahl der Empfänger von Pensionen, Zusatzrenten, Ausnahmerenten					Zahl der im Jahr 1910 verstorbenen Mitglieder, Pensions- und Rentenempfänger			Zahl der zum Witwengeld berechtigten Witwen			
	am 1. Januar 1910	im Jahr 1910 hinzugetreten	im Jahr 1910 aus dem Genuß ausgeschieden: durch Tod	im Jahr 1910 aus dem Genuß ausgeschieden: überhaupt	am 1. Januar 1911	überhaupt	mit Hinterlassung zum Empfang von Witwen- und Waisengeld Berechtigter: Witwen	mit Hinterlassung zum Empfang von Witwen- und Waisengeld Berechtigter: Kinder	am 1. Januar 1910	im Jahr 1910: hinzugetreten	im Jahr 1910: ausgetreten	am 1. Januar 1911
1813	1	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.
1814	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1815	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1816	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1817	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1818	3	.	1	1	2	1	.	.	2	.	1	1
1819	5	.	.	.	5	.	.	.	3	.	1	2
1820	3	.	2	2	1	2	.	.	6	.	2	4
1821	7	.	1	1	6	1	.	.	4	.	.	4
1822	13	.	2	2	11	2	1	.	9	.	1	8
1823	21	.	3	3	18	3	.	.	19	1	4	16
1824	44	.	6	6	38	6	2	.	18	.	3	15
1825	54	.	4	4	50	4	4	.	37	.	7	30
1826	65	.	19	19	46	19	1	.	36	.	4	32
1827	67	.	23	23	44	23	9	.	44	2	12	34
1828	88	.	11	11	77	11	6	.	59	1	5	55
1829	122	.	17	17	105	17	6	.	67	1	11	57
1830	145	2	27	27	120	27	12	.	100	5	14	91
1831	187	4	21	21	170	21	11	.	87	1	7	81
1832	222	6	35	35	193	36	15	.	141	2	15	128
1833	269	9	30	30	248	30	14	3	165	8	20	153
1834	396	14	42	42	368	43	32	2	177	14	12	179
1835	371	15	30	30	356	30	22	1	229	16	26	219
1836	471	28	34	34	465	38	28	.	220	14	22	212
1837	505	23	44	44	484	49	31	.	285	20	22	283
1838	549	58	41	44	563	46	26	1	328	31	20	339
1839	625	91	39	39	677	47	33	.	348	21	25	344
1840	679	78	54	54	703	67	48	.	375	29	12	392
1841	619	67	50	50	636	65	49	2	434	29	24	439
1842	674	98	44	45	727	64	40	1	488	24	19	493
1843	661	86	52	52	695	75	50	2	453	43	17	479
1844	656	121	48	48	729	68	49	5	495	51	19	527
1845	661	106	37	37	730	63	48	5	508	57	26	539
1846	606	108	35	35	679	61	45	5	543	49	18	574
1847	518	91	33	35	574	60	44	3	511	25	20	516
1848	499	83	42	46	536	70	53	7	528	38	15	551
1849	505	104	37	41	568	73	55	23	588	65	18	635
1850	425	98	37	37	486	68	50	9	612	57	15	654
1851	411	89	37	40	460	71	58	14	574	47	11	610

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:22 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Anlage II.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Geburtsjahr	Zahl der Empfänger von Pensionen, Zusatzrenten, Ausnahmerenten					Zahl der im Jahr 1910 verstorbenen Mitglieder, Pensions- und Rentenempfänger			Zahl der zum Witwengeld berechtigten Witwen			
	am 1. Januar 1910	im Jahr 1910 hinzugetreten	im Jahr 1910 aus dem Genuß ausgeschieden: durch Tod	im Jahr 1910 aus dem Genuß ausgeschieden: überhaupt	am 1. Januar 1911	überhaupt	mit Hinterlassung zum Empfang von Witwen- und Waisengeld Berechtigter: Witwen	mit Hinterlassung zum Empfang von Witwen- und Waisengeld Berechtigter: Kinder	am 1. Januar 1910	im Jahr 1910: hinzugetreten	im Jahr 1910: ausgetreten	am 1. Januar 1911
1852	380	84	26	30	434	66	49	11	577	55	8	624
1853	280	63	23	25	318	59	46	16	559	44	5	598
1854	275	52	20	22	305	57	44	17	543	48	12	579
1855	223	53	17	19	257	49	36	31	515	38	7	546
1856	205	43	19	20	228	58	47	22	519	41	4	556
1857	219	53	14	16	256	49	40	19	564	39	9	594
1858	212	52	11	15	249	54	50	29	520	53	12	561
1859	204	35	16	20	219	54	49	50	595	45	10	630
1860	148	41	9	11	178	41	41	25	487	49	9	527
1861	137	31	4	4	164	32	29	25	444	52	19	477
1862	131	27	11	11	147	49	45	29	471	50	11	510
1863	152	35	6	11	176	42	34	30	467	47	15	499
1864	110	29	8	10	129	50	46	52	438	40	9	469
1865	120	28	18	22	126	62	53	36	431	48	7	472
1866	97	31	9	11	117	59	57	52	373	55	11	417
1867	79	22	11	13	88	56	44	34	362	53	11	404
1868	78	20	7	9	89	34	31	25	346	41	11	376
1869	68	10	8	10	68	41	35	36	323	53	4	372
1870	75	22	12	15	82	40	40	49	300	44	11	333
1871	56	21	6	11	66	45	37	35	206	32	7	231
1872	55	14	5	5	64	45	39	33	249	37	13	273
1873	59	19	5	9	69	40	35	29	215	52	8	259
1874	36	11	7	7	40	50	43	32	197	28	14	211
1875	38	21	9	13	46	43	33	41	168	50	13	205
1876	30	10	7	7	33	51	32	29	154	41	8	187
1877	28	18	10	10	36	51	39	33	124	41	12	153
1878	14	17	2	5	26	25	11	11	123	21	11	133
1879	11	11	5	6	16	41	22	20	90	32	15	107
1880	5	7	1	1	11	45	19	24	71	30	13	88
1881	4	4	1	3	5	36	17	14	34	29	2	61
1882	4	4	1	2	6	42	9	9	28	15	4	39
1883	1	4	.	1	4	36	9	4	23	23	.	46
1884	.	.	.	.	.	31	3	2	21	8	4	25
1885	.	.	.	.	.	28	2	2	6	15	1	20
1886	.	.	.	.	.	15	1	.	6	5	1	10
1887	.	.	.	.	.	9	7	1	1	7	.	8
1888	.	.	.	.	.	12	1	.	1	3	1	3
1889	.	.	.	.	.	5	.	.	.	2	.	2
1890	.	.	.	.	.	4	.	.	.	.	.	.
1891	.	.	.	.	.	4	.	.	.	.	.	.
Sum.	14 681	2 271	1 246	1 329	15 623	2 871	2 017	990	19 044	2 017	760	20 301

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:22 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Anlage III.

Übersicht über die Zahl der Mitglieder

1	2	3	4	5	6	7	8
Betriebskrankenkasse für den Eisenbahndirektionsbezirk	Zahl der Mitglieder im						
	1. Januar	1. Februar	1. März	1. April	1. Mai	1. Juni	1. Juli
Altona	15 982	16 057	16 037	15 970	15 996	16 105	16 174
Berlin.	21 965	21 965	22 000	22 093	22 315	22 510	22 700
Breslau	20 296	20 237	20 125	19 959	19 867	19 854	19 778
Bromberg . . .	10 213	10 083	10 035	10 156	10 697	10 973	11 016
Cassel	14 666	14 668	14 699	14 669	14 805	14 837	14 930
Cöln	19 798	19 718	19 661	19 624	19 478	19 638	19 796
Danzig	9 787	9 630	9 520	9 863	10 929	11 029	10 890
Elberfeld . . .	18 393	18 355	18 283	18 269	18 507	18 585	18 712
Erfurt	12 117	12 295	12 376	12 354	12 356	12 434	12 448
Essen.	21 067	21 191	21 148	21 166	21 458	21 529	21 508
Frankfurt . . .	17 641	17 587	17 603	17 640	17 637	17 694	17 611
Halle	17 263	17 440	17 606	17 613	17 629	17 709	17 684
Hannover . . .	20 251	20 199	20 155	20 155	20 278	20 461	20 585
Kattowitz . . .	16 584	16 532	16 633	17 087	17 571	17 671	17 588
Königsberg .	12 468	12 463	12 434	12 529	12 973	13 139	13 246
Magdeburg . .	13 833	13 845	13 782	13 741	13 757	13 802	13 781
Mainz.	10 583	10 578	10 570	10 552	10 513	10 540	10 516
Münster	8 964	9 042	9 092	9 095	8 971	8 997	9 019
Posen.	13 179	13 231	13 494	13 949	14 447	14 454	14 393
Saarbrücken . .	11 052	11 035	11 017	11 057	11 016	11 014	10 942
Stettin	12 013	11 991	11 993	11 994	12 048	12 036	12 109
Summe . .	318 115	318 142	318 263	319 535	323 248	325 011	325 426

Generated on 2019-07-31 13:22 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Anlage III.

der Betriebskrankenkassen im Jahr 1910.

9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
Jahr 1910, und zwar am					am 1. Januar 1911			Insgesamt	durchschnittlich am 1. jedes Monats
1. August	1. Septemb.	1. Oktober	1. Novemb.	1. Dezemb.	überhaupt	darunter weiblich	darunter freiwillig		
16 188	16 202	16 295	16 553	16 704	16 653	550	222	210 916	16 224
22 710	22 722	22 889	22 905	22 866	22 322	496	102	291 962	22 459
19 716	19 634	19 607	19 598	19 581	19 572	523	100	257 824	19 833
10 992	10 839	10 764	10 809	10 795	10 734	885	14	138 106	10 624
14 904	14 927	14 871	15 007	14 969	14 989	496	48	192 941	14 842
19 902	20 025	20 089	20 221	20 362	20 482	403	53	258 794	19 907
10 608	10 442	10 478	10 471	10 471	10 388	1 095	64	134 506	10 347
18 920	19 017	19 068	19 300	19 521	19 604	138	29	244 534	18 810
12 475	12 445	12 481	12 553	12 537	12 595	292	54	161 466	12 420
21 476	21 508	21 733	21 900	21 943	21 829	241	240	279 456	21 497
17 624	17 669	17 660	17 740	17 852	17 923	590	65	229 881	17 683
17 693	17 690	17 872	17 955	18 036	18 047	514	41	230 237	17 710
20 605	20 636	20 750	20 940	21 056	21 076	331	121	267 147	20 550
17 493	17 238	16 754	16 840	16 790	16 671	601	8	221 452	17 035
13 293	13 326	13 459	13 668	13 837	13 749	902	68	170 584	13 121
13 795	13 803	13 838	14 044	14 128	14 104	374	64	180 253	13 865
10 489	10 479	10 500	10 559	10 595	10 652	165	8	137 126	10 548
9 084	9 101	9 154	9 212	9 312	9 344	232	59	118 387	9 107
14 259	14 132	13 950	13 901	13 831	13 694	783	25	180 914	13 916
10 907	10 907	10 859	10 987	11 030	10 995	149	15	142 818	10 986
12 085	11 933	11 909	11 927	11 874	11 874	577	78	155 786	11 984
325 218	324 675	324 980	327 090	328 090	327 297	10 337	1 478	4 205 090	323 468

Generated on 2019-07-31 13:22 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Anlage IV.

Übersicht über die Zahl der Erkrankungsfälle, Krankheitstage

1	2	3	4	5	6
Betriebskrankenkasse für den Eisenbahndirektionsbezirk	Erkrankungsfälle			Krankheitstage	
	im ganzen	infolge von Unfällen	für je 100 Mitglieder (n. Spalte 2)	im ganzen	infolge von Unfällen
Altona	5 297	1 666	32,65	120 539	38 838
Berlin	9 364	2 176	41,69	264 692	54 995
Breslau	6 244	1 515	31,48	164 977	36 024
Bromberg	3 337	936	31,41	94 138	21 380
Cassel	5 225	922	35,20	129 304	22 156
Cöln	6 321	1 452	31,75	186 345	35 629
Danzig	3 074	821	29,71	80 718	19 055
Elberfeld	6 804	1 480	36,17	165 880	29 913
Erfurt	4 086	688	32,90	107 521	16 668
Essen	8 429	2 160	39,21	205 020	48 071
Frankfurt	7 283	1 655	41,19	178 025	33 380
Halle	4 903	1 238	27,63	153 020	34 484
Hannover	10 055	1 458	48,93	191 168	26 291
Kattowitz	7 866	1 859	46,18	114 401	35 687
Königsberg	3 259	895	24,84	107 145	24 687
Magdeburg	5 289	1 355	38,14	133 342	30 634
Mainz	4 637	1 098	43,96	99 699	22 097
Münster	2 706	628	29,71	77 201	14 787
Posen	3 563	711	25,60	96 195	17 180
Saarbrücken	3 710	687	33,77	85 425	14 460
Stettin	3 693	801	30,82	93 232	16 725
Summe oder Durchschnitt	115 145	26 201	35,60	2 847 987	593 139

Generated on 2019-07-31 13:22 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Anlage IV.

und Sterbefälle bei den Betriebskrankenkassen im Jahre 1910.

7	8	9	10	1
Krankheitstage		Sterbefälle		Betriebskrankenkasse für den Eisenbahndirektionsbezirk
für ein Mitglied (n. Spalte 5)	für einen Erkrankungsfall (n. Spalte 2)	unter den Mitgliedern	unter den Angehörigen	
7,43	22,76	110	518	Altona
11,79	28,27	144	563	Berlin
8,32	26,42	158	909	Breslau
8,86	28,21	77	509	Bromberg
8,71	24,75	72	448	Cassel
9,36	29,48	139	738	Cöln
7,80	26,26	65	534	Danzig
8,82	24,38	102	384	Elberfeld
8,66	26,31	71	441	Erfurt
9,54	24,32	112	660	Essen
10,07	24,44	101	477	Frankfurt
8,64	31,21	101	661	Halle
9,30	19,01	139	621	Hannover
6,72	14,54	98	809	Kattowitz
8,17	32,87	94	547	Königsberg
9,62	25,21	90	474	Magdeburg
9,45	21,50	33	322	Mainz
8,48	28,53	68	370	Münster
6,91	27,00	74	596	Posen
7,78	23,03	60	352	Saarbrücken
7,78	25,25	54	529	Stettin
8,80	24,73	1 962	11 462	Summe oder Durchschnitt

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:22 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Anlage V.

Übersicht über die Einnahmen der

1	2	3	4	5	6	7
Betriebskrankenkasse für den Eisenbahndirektionsbezirk	Zinsen	Eintrittsgeld	Laufende Beiträge			Ersatzleistungen für gewährte Krankenunterstützung
			der versicherungspflichtigen Mitglieder	der Eisenbahnverwaltung	der freiwilligen Mitglieder	
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
Altona	21 484	1 003	388 087	194 044	7 342	10 288
Berlin	49 802	1 384	617 982	308 961	3 029	22 443
Breslau	35 207	431	489 348	244 668	3 630	12 743
Bromberg . . .	15 573	1 465	192 720	96 423	1 142	4 700
Cassel	26 617	338	318 205	159 129	1 660	7 699
Cöln	48 667	705	532 290	266 145	1 990	58 679
Danzig	10 556	2 673	207 249	103 725	2 021	2 462
Elberfeld . . .	37 535	517	434 140	217 070	1 727	13 000
Erfurt	19 572	321	308 881	154 487	2 447	7 379
Essen	43 051	863	710 831	356 546	9 432	23 065
Frankfurt . . .	22 227	420	461 135	230 567	1 841	4 838
Halle	23 410	746	428 214	214 275	1 663	13 605
Hannover . . .	29 093	1 014	558 092	279 046	4 290	10 823
Kattowitz . . .	15 707	2 263	368 018	184 009	544	6 924
Königsberg . .	15 522	1 796	243 160	121 580	1 645	5 570
Magdeburg . .	28 921	439	293 160	146 797	1 562	11 585
Mainz	19 336	210	258 155	129 078	861	5 900
Münster . . .	15 472	550	193 433	96 717	1 376	4 851
Posen	18 908	1 149	269 215	134 608	1 107	3 914
Saarbrücken .	21 307	191	252 326	126 164	794	12 122
Stettin	16 778	682	270 714	135 178	2 048	2 656
Summe oder Durchschnitt	534 745	19 160	7 795 355	3 899 217	52 151	245 246

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:22 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Anlage V.

Betriebskrankenkassen im Jahre 1910.

8	9	10	11	12	13	14
Geldstrafen und sonstige Einnahmen	Summe der eigentlichen Einnahmen (Sp. 2—8)	Aus verkauften Wertpapieren und zurückgezogenen Kapitalien	Durchlaufende Posten, aufgenommene Darlehen, Vorschüsse der Verwaltung	Gesamtsumme der Einnahmen (Sp. 9—11)	Es kommt auf ein Mitglied	
					von den Beiträgen in Spalte 4—6	von dem Betrage in Spalte 9
ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
1 614	623 862	.	100	623 962	36,33	38,45
3 185	1 006 786	4 000	.	1 010 786	41,41	44,83
2 422	788 449	5 150	.	793 599	37,19	39,75
2 142	314 165	.	.	314 165	27,32	29,57
3 398	517 046	.	7 254	524 300	32,27	34,84
3 145	911 621	.	.	911 621	40,21	45,79
1 127	329 813	.	.	329 813	30,25	31,88
10 541	714 530	15 000	.	729 530	34,71	37,99
1 557	494 644	2 077	.	496 721	37,51	39,83
8 441	1 152 229	.	.	1 152 229	50,09	53,60
1 786	722 814	.	.	722 814	39,22	40,88
4 425	686 338	.	156	686 494	36,37	38,75
5 801	888 159	.	9 384	897 543	40,95	43,22
3 847	581 312	.	.	581 312	32,44	34,12
2 300	391 573	.	.	391 573	27,92	29,84
2 391	484 855	.	194	485 049	31,84	34,97
1 205	414 745	20 000	.	434 745	36,79	39,32
5 618	318 017	.	.	318 017	32,01	34,92
1 334	430 235	.	.	430 235	29,10	30,92
1 125	414 029	800	.	414 829	34,52	37,69
984	429 040	76 200	8	505 248	34,04	35,80
68 388	12 614 262	123 227	17 096	12 754 585	36,31	38,99

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:22 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Anlage VI.

Übersicht über die Ausgaben und das Vermögen

1	2	3	4	5	6
Betriebskrankenkasse für den Eisenbahndirektionsbezirk	Ärztliche Behandlung	Arznei und sonstige Heilmittel		Krankengeld	
		für Mitglieder	für Familienangehörige	an Mitglieder	an Familienangehörige
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
Altona	155 988	27 453	23 108	250 882	10 986
Berlin	227 424	55 365	12 992	494 806	13 505
Breslau	253 165	40 896	60 891	235 672	8 741
Bromberg	70 034	18 242	6 161	145 036	4 557
Cassel	177 252	28 747	33 147	210 319	4 987
Cöln	220 983	53 800	67 446	363 570	22 229
Danzig	84 399	16 941	26 539	105 744	4 904
Elberfeld	191 652	47 442	57 823	267 338	5 574
Erfurt	143 624	30 150	29 777	220 945	5 368
Essen	283 087	69 888	97 011	465 965	16 826
Frankfurt	191 237	38 524	50 785	327 127	4 247
Halle	221 895	40 079	28 852	277 408	9 377
Hannover	230 536	55 114	49 659	384 439	9 330
Kattowitz	137 051	38 445	42 096	240 648	9 482
Königsberg	91 289	27 815	30 557	148 122	13 281
Magdeburg	145 448	29 010	.	202 168	5 755
Mainz	126 128	22 977	38 736	158 272	2 035
Münster	88 071	20 383	21 655	131 088	2 059
Posen	126 983	27 503	21 149	160 143	6 676
Saarbrücken . . .	121 023	31 178	13 467	152 646	3 817
Stettin	132 925	21 020	16 500	154 708	6 169
Summe oder Durchschnitt	3 420 194	740 972	728 351	5 097 046	169 905

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:22 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Anlage VI.

der Betriebskrankenkassen im Jahre 1910.

7	8	9	10	11	12	13
Wöchnerinnenunterstützung für weibliche Mitglieder	Unterstützung während der Schwangerschaft für weibliche Mitglieder	Sterbegeld beim Tode		Kur und Verpflegung	Ersatzleistungen an Dritte für Leistungen, die den Krankenkassen obliegen	Gesamtsumme der Krankheitskosten (Sp. 2—12)
		von Mitgliedern	von Familienangehörigen			
ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
745	.	15 357	25 315	51 519	966	562 319
70	.	22 590	25 657	81 250	57	933 716
704	.	14 295	29 370	38 937	.	682 671
996	.	6 643	15 546	24 266	.	291 481
704	.	9 187	17 275	30 933	.	512 551
481	.	13 096	20 809	78 889	.	841 303
1 615	.	5 760	20 176	21 164	.	287 242
204	.	15 341	22 431	48 615	.	656 420
264	.	6 955	12 286	22 028	150	471 547
40	.	20 952	42 436	105 795	.	1 102 000
445	.	12 497	22 257	39 661	35	686 815
383	.	8 765	19 432	45 661	.	651 852
79	.	18 676	27 716	49 807	.	825 356
671	.	6 995	24 360	34 931	46	534 725
590	.	11 193	22 156	29 129	.	374 132
235	.	10 693	20 182	35 182	.	448 673
31	.	5 341	10 622	17 707	16	381 865
536	.	4 941	12 665	12 846	.	294 244
1 714	.	8 800	25 271	28 267	.	406 506
55	.	6 615	9 258	37 114	.	375 173
655	.	4 953	15 609	29 212	.	381 751
11 217	.	229 645	440 829	862 913	1 270	11 702 342

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:22 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Noch: Anlage VI.

1	14	15	16	17	18
Betriebskrankenkasse für den Eisenbahndirektionsbezirk	Verwaltungskosten ℳ	Sonstige Ausgaben ℳ	Gesamtsumme der eigentlichen Ausgaben (Sp. 13—15) ℳ	Kapitalanlagen ℳ	Zurückgezahlte Darlehen, Vorschüsse, durchlaufende Posten ℳ
Altona	9 050	966	572 335	18 469	100
Berlin	10 611	2 344	946 671	73 046	.
Breslau	3 893	864	687 428	104 840	.
Bromberg	3 054	850	295 385	38 000	.
Cassel	5 569	451	518 571	.	7 303
Cöln	7 780	958	850 041	75 590	.
Danzig	1 206	120	288 568	41 245	.
Elberfeld	9 059	418	665 897	61 144	.
Erfurt	4 820	303	476 670	18 416	49
Essen	6 146	5 010	1 113 156	.	.
Frankfurt	7 050	448	694 313	.	.
Halle	8 484	437	660 773	23 632	84
Hannover	6 131	2 321	833 808	59 837	5 539
Kattowitz	6 140	181	541 046	.	.
Königsberg	2 866	200	377 198	19 567	.
Magdeburg	2 655	4 917	456 245	23 422	194
Mainz	4 278	437	386 580	72 513	.
Münster	1 985	9 468	305 697	12 320	.
Posen	3 674	92	410 272	.	8 301
Saarbrücken . . .	4 259	308	379 740	10 103	8
Stettin	4 962	583	387 296	142 633	8
Summe oder Durchschnitt	113 672	31 676	11 847 690	794 777	21 586

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:22 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Noch: Anlage VI.

19	20	21	22	23	24	25
Gesamtsumme sämtlicher Ausgaben (Sp. 16—18)	Von den Krankheitskosten (Sp. 13) entfallen auf			Von der Gesamtsumme der eigentlichen Ausgaben (Sp. 16) entfallen auf ein Mitglied	Vermögen	
	ein Mitglied	einen Erkrankungsfall	einen Krankheitstag		am 1. Januar 1910	am 1. Januar 1911
ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
590 904	34,66	106,16	4,67	35,28	602 358	652 940
1 019 717	41,57	99,71	3,53	42,15	1 285 014	1 346 032
792 268	34,42	109,33	4,14	34,66	958 992	1 054 892
333 385	27,44	87,35	3,10	27,80	438 605	457 767
525 874	34,53	98,10	3,96	34,94	721 315	718 151
925 631	42,26	133,10	4,51	42,70	1 313 097	1 363 970
329 813	27,76	93,44	3,56	27,89	347 837	394 121
727 041	34,90	96,48	3,96	35,40	982 235	1 028 527
495 135	37,97	115,41	4,39	38,33	519 149	536 273
1 113 156	51,26	130,74	5,38	51,78	1 066 282	1 099 870
694 313	38,84	94,30	3,86	39,26	600 035	618 265
684 489	36,80	132,95	4,26	37,31	637 607	661 638
899 184	40,16	82,08	4,32	40,57	780 646	836 870
541 046	31,39	67,98	4,67	31,76	457 957	505 385
396 765	28,51	114,80	3,49	28,75	419 187	432 727
479 861	32,36	84,83	3,36	32,90	766 600	788 472
459 093	36,20	82,35	3,83	36,65	523 845	557 708
318 017	32,31	108,74	3,81	33,57	418 038	428 295
418 573	29,21	114,09	4,23	29,48	516 190	534 703
389 851	34,15	101,12	4,39	34,57	599 563	633 740
529 937	31,86	103,37	4,09	32,32	437 503	454 251
12 664 053	36,18	101,63	4,11	36,62	14 392 055	15 104 597

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:22 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Anlage VII.

Übersicht über die Höhe der Beiträge und über den Umfang der

1	2	3				4			
Betriebskrankenkasse für den Eisenbahndirektionsbezirk	Höhe der Beiträge Prozent vom Lohn	Krankengeld				Wöchnerinnenunterstützung für			
		auf Wochen	wenn Krankenhauspflege nicht gewährt wird	wenn Krankenhauspflege gewährt wird für Mitglieder mit Familienstand	wenn Krankenhauspflege gewährt wird für Mitglieder ohne Familienstand	weibliche Kassenmitglieder auf Wochen	weibliche Kassenmitglieder Prozent vom Lohn	Ehefrauen von Mitgliedern auf Wochen	Ehefrauen von Mitgliedern Prozent vom Lohn
			in Prozenten vom Lohn						
		a	b	c	d	a	b	c	d
Altona	3	39	$66^2/_3$	$33^1/_3$	$16^2/_3$	6	$66^2/_3$	.	.
Berlin	3	39	50	25	12,5	6	50	.	.
Breslau	3,6	26	50	25	10	6	50	.	.
Bromberg	3	39	$66^2/_3$	$33^1/_3$	.	6	$66^2/_3$	.	.
Cassel	3	26	50	25	10	6	50	.	.
Cöln	3,3	39	60	40	12,5	6	60	.	.
Danzig	3,6	26	$66^2/_3$	$33^1/_3$	.	6	$66^2/_3$	.	.
Elberfeld	3,3	52	50	25	10	6	50	.	.
Erfurt	3,6	39	$66^2/_3$	$33^1/_3$	10	6	$66^2/_3$	.	.
Essen	3,6	26	$66^2/_3$	$33^1/_3$	$16^2/_3$	6	$66^2/_3$	.	.
Frankfurt	3,6	26	$66^2/_3$ / 50	$33^1/_3$ / 25	12,5	6	$66^2/_3$	.	.
Halle	3,3	30	$66^2/_3$ / 50	$33^1/_3$ / 25	10	6	$66^2/_3$	.	.
Hannover	3,6	39	60	30	10	6	60	.	.
Kattowitz	3,6	26	$66^2/_3$	$33^1/_3$	$16^2/_3$	6	$66^2/_3$	.	.
Königsberg	3	30	50	37,5	.	6	50	.	.
Magdeburg	3	52	50	25	12,5	6	50	.	.
Mainz	3,3	39	50	25	.	6	50	.	.
Münster	3	30	60	30	10	6	60	.	.
Posen	3	26	$66^2/_3$	$33^1/_3$	12,5	6	$66^2/_3$	.	.
Saarbrücken	3	26	50	50	.	6	50	.	.
Stettin	3,6	39	$66^2/_3$ / 50	50 / 37,5	$16^2/_3$	6	$66^2/_3$	.	.

[1]) Auch beim Tode von Kindern gewähren sämtliche Betriebskrankenkassen Sterbegeldes sind bei den einzelnen Kassen aber so verschiedenartig, daß es nicht beträgt da, wo Sterbegeld gezahlt wird, dessen Höhe $^1/_3$ bis $^1/_2$ des beim Tode

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:22 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Anlage VII.

Leistungen der Betriebskrankenkassen am 31. Dezember 1910.

5				6		7			8	
Unterstützung während der Schwangerschaft für				Ärztliche Behandlung für		Arznei und Heilmittel für			Sterbegeld beim Tode	
weibliche Kassenmitglieder		Ehefrauen von Mitgliedern		Kassenmitglieder	Familienangehörige	Kassenmitglieder	Familienangehörige		des Mitglieds (im wievielfachen Betrag des Lohnes)	der Ehefrauen (Bruchteil des Sterbegeldes des Mannes)
auf Wochen	Prozent vom Lohn	auf Wochen	Prozent vom Lohn	auf Wochen		auf Wochen	auf Wochen	Prozent der Kosten		
a	b	c	d	a	b	a	b	c	a	b
.	.	.	.	39	39	39	39	$66^2/_3$	40	$^2/_3$
.	.	.	.	39	39	39	39	$66^2/_3$	40	$^2/_3$
.	.	.	.	26	26	26	26	100	30	$^2/_3$
4	$66^2/_3$	.	.	39	39	39	39	$33^1/_3$	32	$^2/_3$
.	.	.	.	26	26	26	26	50	40	$^2/_3$
.	.	.	.	39	39	39	39	100	30	$^2/_3$
.	.	.	.	26	26	26	26	100	40	$^2/_3$
.	.	.	.	52	52	52	52	100	40	$^2/_3$
.	.	.	.	26	26	26	26	50	30	$^2/_3$
.	.	.	.	26	26	26	26	100	40	$^2/_3$
.	.	.	.	52	52	52	52	100	35	$^2/_3$
.	.	.	.	30	30	30	30	75	30	$^2/_3$
.	.	.	.	39	39	39	39	75	40	$^2/_3$
.	.	.	.	26	26	26	26	75	30	$^2/_3$
.	.	.	.	30	30	30	30	100	40	$^2/_3$
.	.	.	.	52	52	52	.	.	40	$^2/_3$
4	50	.	.	39	39	39	39	100	36	$^2/_3$
.	.	.	.	30	30	30	30	75	30	$^2/_3$
.	.	.	.	26	26	26	26	$66^2/_3$	40	$^2/_3$
6	50	.	.	39	26	39	26	50	30	$^2/_3$
.	.	.	.	39	30	39	30	$66^2/_3$	35	$^2/_3$

Sterbegeld. Die Voraussetzungen, unter denen dies geschieht, sowie die Höhe des möglich ist, eine tabellarische Darstellung hiervon zu geben. Im allgemeinen des Mitgliedes selbst zu zahlenden Sterbegeldes.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:22 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Reichsunfallfürsorgegesetz und Reichshaftpflichtgesetz.

Von Regierungsrat **Nehse**,
Hilfsarbeiter im Ministerium der öffentlichen Arbeiten.

Die Bestimmungen des Reichshaftpflichtgesetzes über die Haftung des Eisenbahnbetriebsunternehmers aus Betriebsunfällen haben für B e a m t e, die i m D i e n s t e einen Betriebsunfall auf der Eisenbahn erleiden, durch das Reichsunfallfürsorgegesetz einschneidende Änderungen erfahren. Die für das Verhältnis der beiden Gesetze zueinander maßgebenden Vorschriften sind in den §§ 10, 12 und 14 des Reichsunfallfürsorgegesetzes [1]) enthalten und lauten:

§ 10. Die in den §§ 1, 2 bezeichneten Personen können, auch wenn sie einen Anspruch auf Pension oder Rente nicht haben, einen Anspruch auf Ersatz des durch den Unfall erlittenen Schadens gegen die Betriebsverwaltung, in deren Dienst der Unfall sich ereignet hat, überhaupt nicht [1]) . . . geltend machen.

§ 12. Die dem Verletzten oder dessen Hinterbliebenen auf Grund des § 1 des Gesetzes, betreffend die Verbindlichkeit zum Schadenersatze für die bei dem Betriebe von Eisenbahnen, Bergwerken usw. herbeigeführten Tötungen und Körperverletzungen, vom 7. Juni 1871 (Reichsgesetzbl. S. 207) gegen Eisenbahnbetriebsunternehmer zustehenden Ansprüche gehen auf die Betriebsverwaltung, welche dem Verletzten oder dessen Hinterbliebenen auf Grund des gegenwärtigen Gesetzes oder anderweiter reichsgesetzlicher Vorschrift Pensionen, Kosten des Heilverfahrens, Renten oder Sterbegelder zu zahlen hat, in Höhe dieser Bezüge und vorbehaltlich der Bestimmungen des Artikels 8 des Gesetzes vom 20. Dezember 1875 (Reichsgesetzbl. S. 318) über.

Weitergehende Ansprüche als auf diese Bezüge stehen dem Verletzten und dessen Hinterbliebenen gegen das Reich und die Bundesstaaten nicht zu . . .

[1]) Die Ansprüche gegen Betriebsleiter usw. in den §§ 10 und 11 sind außer Betracht gelassen.

Generated on 2019-07-31 13:22 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

§ 14. Staats- und Kommunalbeamten, sowie deren Hinterbliebenen, für welche durch die Landesgesetzgebung oder durch statutarische Festsetzung gegen die Folgen eines im Dienste erlittenen Betriebsunfalles eine den Vorschriften der §§ 1 bis 7 des gegenwärtigen Gesetzes mindestens gleichkommende Fürsorge getroffen ist, steht wegen eines solchen Unfalls ein reichsgesetzlicher Anspruch auf Ersatz des durch denselben erlittenen Schadens nur nach Maßgabe der §§ 10 bis 12 des gegenwärtigen Gesetzes zu . . . . .

Folgende Fälle unterliegen hiernach einer verschiedenartigen Behandlung:

Es erleidet i m D i e n s t einen Betriebsunfall, der Dienstunfähigkeit zur Folge hat,

1. ein Reichseisenbahnbeamter auf einer Reichseisenbahn,
2. ein Reichseisenbahnbeamter auf einer preußischen Staatseisenbahn,
3. ein Reichseisenbahnbeamter auf einer Privatbahn,
4. ein Reichspostbeamter auf einer preußischen Staatseisenbahn,
5. ein Reichspostbeamter auf einer Privatbahn,
6. ein bayrischer Postbeamter auf einer preußischen Staatseisenbahn,
7. ein bayrischer Postbeamter auf einer Privatbahn.

Im Falle 1 kann der verletzte Beamte gegen die Reichseisenbahnverwaltung lediglich die ihm durch § 1 des Reichsunfallfürsorgegesetzes gegebenen Pensionsansprüche geltend machen. Die Ansprüche aus § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes gegen das Reich sind durch § 10 des Reichsunfallfürsorgegesetzes ausdrücklich ausgeschlossen.

Im Falle 2 hat der Beamte die gleichen Pensionsansprüche gegen das Reich. Seine Ansprüche aus dem Reichshaftpflichtgesetz gegen die preußische Eisenbahnverwaltung bleiben hier bestehen, gehen aber nach § 12 Abs. 1 des Reichsunfallfürsorgegesetzes auf die Betriebsverwaltung, im vorliegenden Falle also die Reichseisenbahnverwaltung, in Höhe der ihm von dieser gewährten Bezüge kraft Gesetzes über, so daß Gläubiger dieses Teils der Haftpflichtansprüche nicht der Beamte selbst, sondern die Reichseisenbahnverwaltung ist. Auf der Schuldnerseite bleiben die auf dem Reichshaftpflichtgesetz beruhenden Ansprüche hinsichtlich der Person des Schuldners unberührt; sie werden jedoch durch § 12 Abs. 2 des Reichsunfallfürsorgegesetzes insofern b e s c h r ä n k t, als sie nicht über denjenigen Betrag hinausgehen dürfen, der dem Beamten auf Grund des Reichsunfallfürsorgegesetzes oder anderer reichsgesetzlicher Vorschrift an Pension usw. von der Reichseisenbahnverwaltung gezahlt wird. Außer den weitergehenden Ansprüchen aus dem Reichshaftpflichtgesetz werden durch

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:22 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

jene Bestimmung auch etwaige, den angegebenen Betrag übersteigende Ansprüche aus einem Beförderungsvertrage oder aus den §§ 823, 831 des Bürgerlichen Gesetzbuches ausgeschlossen (vgl. Entsch. d. Reichsgerichts vom 15. Oktober 1908 in Entsch. Bd. 69, S. 349 ff.).

Die Frage, in welcher Höhe hiernach — um in dem Beispiel zu bleiben — von der Reichseisenbahnverwaltung gegen die preußische Staatseisenbahnverwaltung Ansprüche auf Erstattung der dem Beamten zu zahlenden Pensionsbeträge geltend gemacht werden können, hat Anlaß zu erheblichen Zweifeln gegeben. Diese bezogen sich zunächst darauf, wie der nach dem Reichshaftpflichtgesetz zu ersetzende Schaden berechnet werden müsse, und ob nicht anzunehmen sei, daß insoweit als der verletzte Beamte vom Reich eine Pension erhalte, für den preußischen Fiskus keine Verpflichtung bestehe, ihn noch außerdem durch eine Haftpflichtrente zu entschädigen, vielmehr seine Verpflichtung auf den Unterschied zwischen dem bisherigen Diensteinkommen und der Pension des Beamten beschränkt sei. Diese Annahme würde zutreffen, wenn die Entscheidung über die Höhe der Verpflichtung der preußischen Eisenbahnverwaltung lediglich nach dem Haftpflichtgesetz ohne Berücksichtigung des Unfallfürsorgegesetzes zu beurteilen wäre. Die Frage über die Anrechnung von Pensionen auf Haftpflichtentschädigungen ist allerdings in der Rechtslehre bestritten. Die überwiegende Zahl der Theoretiker und vor allem die Judikatur des Reichsgerichts steht indes auf dem Standpunkt, daß zwar private Bezüge, die dem Verletzten auf Grund eines Versicherungsvertrages zukommen, nicht anzurechnen sind. Zwischen der Entstehung des Vorteils und dem schädigenden Ereignis sei hier nur im natürlichen, nicht im rechtlichen Sinne ein Kausalzusammenhang vorhanden, da das Recht auf solche Pensionen in erster Linie durch den Abschluß des Versicherungsvertrages und durch Zahlung der Versicherungsprämie, also durch selbständige Entstehungsursachen, begründet werde. Dagegen müsse die Staatspension angerechnet werden, weil solche Bezüge nicht in einem besonderen, außerhalb der Amtsstellung des Geschädigten gelegenen Rechtsgrund, sondern, ebenso wie der Gehaltsanspruch, in den gesetzlichen Anstellungsbedingungen wurzelten, die Staatspension also lediglich eine Form des Dienstgehalts darstelle und der pensionierte Beamte somit nicht um seine volle Besoldung, sondern nur um sein Gehalt abzüglich der Pension geschädigt sei. (Vgl. Entscheidungen des Reichsgerichts vom 11. Juli 1883, in Entsch. Bd. 10, S. 50 ff., vom 18. Oktober 1886 in Seufferts Archiv Bd. 42, S. 172, vom 19. Januar 1886 in Entsch. Bd. 15, S. 114, vom 14. Dezember 1886 in Entsch.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:22 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Bd. 17, S. 45 ff., vom 14. Juni 1906 in Entsch. Bd. 63, S. 384 und vom 5. November 1906 in Entsch. Bd. 64, S. 350 ff.).

Diese Auffassung über die Anrechnungsfähigkeit der gesetzlichen Pensionen kann jedoch im vorliegenden Falle nicht Platz greifen. Die in § 12 Abs. 1 des Reichsunfallfürsorgegesetzes ausgesprochene Übertragung der Ansprüche des verletzten Beamten aus dem Haftpflichtgesetz auf das Reich in Höhe der Unfallfürsorge- und der darüber hinausgehenden ordentlichen Pensionsleistungen erfolgt in der notwendigen Voraussetzung, daß an und für sich dem Beamten auf Grund des Haftpflichtgesetzes das Recht zustehe, von dem Eisenbahnbetriebsunternehmer die volle Entschädigung und nicht bloß eine Ausgleichung in Höhe des Unterschieds zwischen Gehalt und Pension zu fordern. Wäre der Haftpflichtanspruch in dieser Weise beschränkt, so würde das Reich für die dem Beamten gewährten Unfall- und sonstigen Pensionsleistungen in allen Fällen nur zu einem ganz geringen Teile Deckung finden. Völlig gegenstandslos würde der Forderungsübergang aber sein, wenn der Eisenbahnbetriebsunternehmer eine Privatbahn wäre. Hier greift nämlich nicht die durch § 12 Abs 2 für das Reich und die Bundesstaaten angeordnete Haftpflichtbeschränkung auf Höhe der nach dem Unfallfürsorgegesetz oder anderer reichsgesetzlicher Vorschrift gezahlten Pension usw. Platz, sondern dem verletzten Beamten steht die volle Entschädigung nach dem Reichshaftpflichtgesetz zu; er kann den Unterschied zwischen der ihm gewährten Pension und seinem bisherigen Diensteinkommen von dem privaten Eisenbahnbetriebsunternehmer verlangen. Wenn sich also hier die Verpflichtung des Eisenbahnbetriebsunternehmers in dieser d e m B e a m t e n s e l b s t zustehenden Ausgleichsleistung erschöpfen sollte, so würde überhaupt kein Anspruch übrig bleiben, der auf das Reich übergehen könnte. (Vgl. Entscheidungen des Reichsgerichts vom 14. Juni 1906 in Entsch. Bd. 63, S. 382 ff., vom 28. Juni 1906 in Egers Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 23, S. 270 f., vom 5. November 1906 in Entsch. Bd. 64, S. 355 und vom 7. April 1910 in Entsch. Bd. 73, S. 216.)

Gegen die Annahme, daß der Eisenbahnbetriebsunternehmer lediglich zu einer solchen Ausgleichsleistung verpflichtet sei, spricht übrigens auch der Wortlaut des Gesetzes, nach dem die Ansprüche aus dem Haftpflichtgesetz „in Höhe“ der Fürsorge- und sonstigen Pensionsleistungen auf das Reich übergehen. Wären die Ansprüche auf die Ausgleichsleistung beschränkt, so würden sie stets in vollem Betrage übergehen, ja sie würden jenen Leistungen niemals auch nur annähernd gleichkommen können. (Vgl. Entsch. des Reichsgerichts vom 14. Juni 1906 in Entsch. Bd. 63, S. 387.)

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:22 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Das Reichsgericht ist aus diesen Gründen in der bereits oben erwähnten Entscheidung vom 14. Juni 1906 (Entsch. Bd. 63, S. 388) zu dem Ergebnis gekommen, daß der Reichsfiskus Gläubiger des Eisenbahnbetriebsunternehmers zum vollen Betrage aller Leistungen werde, die er dem verletzten Beamten auf Grund des Reichsunfallfürsorgegesetzes und des Reichsbeamtengesetzes zu entrichten habe. Diesen Grundsatz hat es jedoch in einer späteren Entscheidung vom 25. November 1907 (Entsch. Bd. 67, S. 139 ff.) erheblich eingeschränkt. Hier ist ausgeführt worden, daß die Schadensersatzpflicht des Eisenbahnbetriebsunternehmers insoweit überhaupt nicht entstehe, als der Verletzte im Augenblick des Unfalls nach den allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen sich eine Pensionsberechtigung bereits erdient habe; denn insoweit würde er durch den infolge der Dienstunfähigkeit herbeigeführten Verlust des Gehalts, auch abgesehen von der gesetzlichen Unfallfürsorge, nicht geschädigt worden sein. Diese Abweichung von der früheren Rechtsprechung ist aber nur eine vorübergehende gewesen. Nach nochmaliger Prüfung der Frage hat das Reichsgericht jene Beschränkung des Schadensersatzanspruches in einem späteren Erkenntnis vom 7. April 1910 (Entsch. Bd. 73, S. 218) ausdrücklich wieder fallen lassen, und zwar mit der Begründung, daß zu einer solchen Unterscheidung kein Anlaß gegeben sei; weder gewähre das Gesetz einen Anhalt, noch sprächen innere Gründe dafür.

Demnach ist also nach wie vor der frühere Grundsatz maßgebend, daß der Reichsfiskus die Erstattung des vollen Betrages der dem Beamten von ihm gezahlten Unfall- und sonstigen Pension usw. von dem Eisenbahnbetriebsunternehmer verlangen kann.

Eine weitere Zweifelsfrage betraf die zeitliche Begrenzung dieses Erstattungsanspruchs. Hier war von Gerichten niederer Instanz angenommen worden, daß die Erstattungspflicht nur bis zu dem Zeitpunkt bestehe, in dem der betreffende Beamte auch ohne den Unfall dienstunfähig geworden sein würde. Gegenüber dieser Ansicht hat sich jedoch das Reichsgericht in einer Entscheidung vom 25. November 1907 (Entsch. Bd. 67, S. 140) dahin ausgesprochen, daß für eine solche Unterscheidung zwischen der Zeit vor und nach dem Zeitpunkt, in dem auch sonst die dauernde Dienstunfähigkeit eingetreten wäre, keinerlei Grund erfindlich sei.

Der Eisenbahnbetriebsunternehmer, im Falle 2 also die preußische Eisenbahnverwaltung, hat demnach in der Regel die gezahlten Pensionsbeträge, die in den meisten Fällen niedriger sein werden, als der nach dem Reichshaftpflichtgesetz zu ersetzende Betrag des gesamten Schadens, in

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:22 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

voller Höhe und bis zum Tode des verletzten Beamten, ebenso, falls der Beamte infolge des Unfalles verstirbt, die den Hinterbliebenen zustehenden Bezüge dem Reich zu erstatten. In Ausnahmefällen kann allerdings der Grundsatz, daß die Reichseisenbahnverwaltung immer nur den auf sie übergegangenen Schadensersatz des Verletzten geltend macht und deshalb ihre Erstattungsansprüche in diesem ihre oberste Grenze finden, auch zur Folge haben, daß sie die Erstattung der von ihr gezahlten Unfallpension nicht in voller Höhe vom Eisenbahnbetriebsunternehmer verlangen kann. Ein solcher Fall würde im nachstehenden Beispiel gegeben sein: Wenn der verletzte Beamte in dem Zeitpunkte, in dem seine Dienstunfähigkeit auch ohne den Unfall eingetreten wäre, nach den allgemeinen Pensionsbestimmungen eine Pension erdient hätte, die niedriger wäre als die ihm vom Reich gezahlte Unfallpension, so würde der nach dem Haftpflichtgesetz von jenem Zeitpunkt ab zu leistende Schadensersatz nur dem Betrage der ersteren gleichkommen, und deshalb könnte auch das Reich seinen Erstattungsanspruch alsdann nur in dieser Höhe geltend machen, obgleich die von ihm gezahlte Unfallpension eine höhere ist. (Vergl. Entsch. d. Reichsgerichts vom 23. März 1910 in Jur. Wochenschr. 1910, S. 471 Ziffer 9, ferner Entsch. d. Reichsgerichts vom 25. November 1907 in Entsch. Bd. 67, S. 140.)

Für das allgemeine Verhältnis zwischen dem Reichsunfallfürsorgegesetz und dem Reichshaftpflichtgesetz ergibt sich also aus den vorstehenden Erörterungen über die Berechnung des nach dem Reichshaftpflichtgesetz zu ersetzenden Schadens, daß die Berechnung in den Fällen, in denen § 12 des Reichsunfallfürsorgegesetzes Anwendung findet, eine andere ist als sonst. Der Eisenbahnbetriebsunternehmer kann ausnahmsweise hier nicht geltend machen, daß seine ihm auf Grund des Haftpflichtgesetzes obliegenden Verpflichtungen auf den Unterschied zwischen dem Diensteinkommen des verletzten Beamten und der Summe der ihm gewährten Unfallfürsorge- und ordentlichen Pensionsleistungen beschränkt seien. Durch das Reichsunfallfürsorgegesetz ist also in dieser Beziehung die dem Eisenbahnbetriebsunternehmer durch das Reichshaftpflichtgesetz auferlegte Haftung wesentlich verschärft worden.

Der dritte Fall ist, soweit das Rechtsverhältnis zwischen dem Reich und dem Unternehmer der Privatbahn in Frage steht, dem vorigen gleich zu behandeln. Da die Haftpflicht des Privatunternehmers jedoch, wie bereits oben ausgeführt ist, nicht in derselben Weise wie beim Reich und den Bundesstaaten beschränkt ist (§ 12, Abs. 2 des Reichsunfallfürsorge-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:23 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

gesetzes), so steht dem verletzten Beamten hier das Recht zu, neben seiner Pension den Unterschied zwischen dieser und seinem vollen Schaden vom Unternehmer der Privatbahn zu verlangen. Bis zu dem Zeitpunkt, in dem seine Dienstunfähigkeit auch ohne den Unfall eingetreten wäre, kann er also den Unterschied zwischen der bezogenen Pension und dem Gehalt, von da ab den Unterschied zwischen der Pension, die er dann ohne den Unfall nach den gewöhnlichen Pensionsbestimmungen erdient haben würde, und der Pension, die er tatsächlich bezieht, falls diese geringer ist, beanspruchen.

Für die Fälle 4 und 5 gilt das Gleiche wie für die Fälle 2 und 3, jedoch mit der Maßgabe, daß hier über das Verhältnis zwischen Reichspost und Eisenbahnverwaltung die Bestimmungen in Art. 8 des Gesetzes vom 20. Dezember 1875, betr. die Abänderung des § 4 des Gesetzes über das Postwesen des deutschen Reiches vom 28. Oktober 1871, abändernd eingreifen, die durch § 12, Abs. 1 des Reichsunfallfürsorgegesetzes ausdrücklich vorbehalten sind und folgendermaßen lauten:

Wenn bei dem Betriebe einer Eisenbahn ein im Dienst befindlicher Postbeamter getötet oder körperlich verletzt worden ist, und die Eisenbahnverwaltung den nach den Gesetzen ihr obliegenden Schadensersatz dafür geleistet hat, so ist die Postverwaltung verpflichtet, derselben das Geleistete zu ersetzen, falls nicht der Tod oder die Körperverletzung durch ein Verschulden des Eisenbahnbetriebsunternehmers oder einer der im Eisenbahnbetrieb verwendeten Personen herbeigeführt worden ist.

Danach kann die Reichspostverwaltung die auf sie übergegangenen Haftpflichtansprüche nach Maßgabe der obigen Erörterungen gegenüber der Eisenbahnverwaltung nur dann geltend machen, wenn der Unfall des verletzten Beamten durch ein Verschulden der Eisenbahnverwaltung oder eines ihrer Angestellten herbeigeführt worden ist. Liegt kein solches Verschulden vor, so würde die Post alles das, was sie auf Grund des gesetzlichen Übergangs der Haftpflichtansprüche von der Eisenbahnverwaltung erhält, dieser nach Art. 8 des Gesetzes vom 20. Dezember 1875 wieder zurückerstatten müssen, und deshalb wird der übergegangene Anspruch nach dem allgemeinen Rechtsgrundsatz: „dolo facit, qui petit, quod rediturus sit“ überhaupt hinfällig.

Im Falle 6 ist zunächst zu prüfen, ob das bayrische Landesgesetz für die bayrischen Staatsbeamten gegen die Folgen eines im Dienst erlittenen Betriebsunfalles eine den Vorschriften des Reichsunfallfürsorgegesetzes mindestens gleichkommende Fürsorge getroffen hat. Wäre dies nicht der Fall, so würden nach § 14 des Reichsunfallfürsorgegesetzes dessen §§ 10—12

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:23 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

keine Anwendung finden. Der Beamte würde seine Pension nach dem bayrischen Landesgesetz erhalten und daneben berechtigt sein, den Unterschied zwischen dieser und seinem vollen Schaden auf Grund des Reichshaftpflichtgesetzes von der preußischen Eisenbahnverwaltung zu verlangen. Nun erfüllt aber das bayrische Beamtengesetz vom 16. August 1908 die in § 14 des Reichsunfallfürsorgegesetzes gestellten Bedingungen und deshalb steht dem verletzten Beamten wegen seines Unfalls ein reichsgesetzlicher Anspruch auf Ersatz des durch ihn erlittenen Schadens, sei es auf Grund des Haftpflichtgesetzes, sei es auf Grund des Bürgerlichen Gesetzbuches[1]), nur nach „Maßgabe" der §§ 10—12 des Reichsunfallfürsorgegesetzes — und zwar lediglich dieser — zu. Eine solche Bestimmung konnte, da jene Paragraphen, wie oben ausgeführt, eine Abänderung des Reichshaftpflichtgesetzes in sich schließen, nur durch ein Reichsgesetz getroffen werden, denn die Einzelstaaten sind nicht berechtigt, auf Reichsgesetz beruhende Ansprüche ihrer Beamten zu beseitigen.

Die Worte „nach Maßgabe des §§ 10—12" in § 14 des Reichsunfallfürsorgegesetzes sind nicht ohne weiteres klar und lassen eine verschiedene Auslegung zu. Es kann darunter sowohl eine wörtliche, als auch eine analoge Anwendung jener Paragraphen zu verstehen sein. Die Zweifel erledigen sich jedoch leicht, wenn man sich die Folgen einer wörtlichen Auslegung vergegenwärtigt. Da nach § 12 die Haftpflichtansprüche des verletzten Beamten nur dann auf die Betriebsverwaltung (hier also die bayrische Postverwaltung) übergehen, wenn diese ihm auf Grund des R e i c h s unfallfürsorgegesetzes oder anderer r e i c h s gesetzlicher Vorschrift Pension usw. zu zahlen hat, im vorliegenden Falle der Beamte seine Bezüge aber auf Grund eines Landesgesetzes erhält, so würde bei wörtlicher Auslegung ein Forderungsübergang überhaupt nicht stattfinden, die Bestimmung im § 14 über die Anwendung des § 12 würde also gänzlich hinfällig sein. Deshalb kann nur eine analoge Anwendung gemeint und § 12 für diesen Fall nur dahin auszulegen sein, daß der gesetzliche Forderungsübergang dann eintritt, wenn die Betriebsverwaltung dem Beamten auf Grund eines L a n d e s fürsorgegesetzes oder einer andern l a n d e s gesetzlichen Vorschrift Pension usw. zu zahlen hat[2]). In § 14 ist damit gewissermaßen eine Blankett-

---

[1]) Entsch. des Reichsgerichts vom 24. September 1909 in Recht Bd. 13., Nr. 3237.

[2]) Vgl. Entscheidung des Reichsgerichts vom 7. April 1910 in Entsch. Bd. 73, S. 216.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:23 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

bestimmung geschaffen, da es den Bundesstaaten und sogar Kommunalverbänden überlassen ist, die Höhe der auf dem Reichshaftpflichtgesetz beruhenden Haftung von deutschen Staatsbahnen durch Landesgesetzgebung oder statutarische Festsetzung ihrerseits zu bestimmen. Als Beispiel für eine auf diese Weise herbeigeführte Verschärfung der Haftung einer Staatsbahnverwaltung sei das bereits oben erwähnte bayrische Beamtengesetz vom 16. August 1908 angeführt. Hat ein bayrischer Postbeamter auf einer preußischen Staatsbahn eine Verletzung erlitten, die zwar nicht dauernde Dienstunfähigkeit zur Folge hat, aber ein Heilverfahren erforderlich macht, so hat er nach Art. 89 des bayrischen Beamtengesetzes gegen die bayrische Postverwaltung, auch wenn er im Dienst bleibt, Anspruch auf Erstattung der Heilungskosten. Diese Kosten muß die nach dem Reichshaftpflichtgesetz zum Schadensersatz verpflichtete preußische Staatseisenbahnverwaltung der bayrischen Postverwaltung auf Grund des gesetzlichen Forderungsübergangs gemäß §§ 14, 12 des Reichsunfallfürsorgegesetzes erstatten, obgleich nach § 1 Abs. 6 dieses Gesetzes selbst ein Anspruch auf Ersatz von Heilungskosten erst n a c h d e m W e g f a l l d e s D i e n s t e i n k o m m e n s gegeben ist.

Von der erörterten Auslegung des § 14 des Reichsunfallfürsorgegesetzes abgesehen, bietet der Fall 6 und ebenso Fall 7 keine Besonderheiten; sie sind im übrigen nach Maßgabe der Fälle 2 und 3 zu entscheiden.

Generated on 2019-07-31 13:22 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Die Expreßgesellschaften in den Vereinigten Staaten von Amerika im Jahre 1908/1909.

Wie in früheren Mitteilungen über die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten mehrfach erwähnt worden ist[1]), haben die Expreßgesellschaften über ihre Tätigkeit hinfort ebenfalls regelmäßig an das Bundesverkehrsamt zu berichten. Nachdem bereits von der Abteilung für Volkszählung des Handels- und Arbeitsamts über diese Gesellschaften ein Bericht für das Jahr 1906/1907 herausgegeben war,[2]) hat nunmehr das Bundesverkehrsamt über sie seinen ersten Jahresbericht[3]) veröffentlicht.

Die Tätigkeit der Gesellschaften ist früher geschildert worden (Archiv 1909 S. 1531). Sie erstreckt sich in der Hauptsache auf das Sammeln, die sichere Besorgung der Beförderung und das Ausliefern von Gütern und Reisegepäck.

Bei Beurteilung der Betriebskosten einer Expreßgesellschaft müssen die eigentlichen Kosten der Beförderung, die sie den Frachtführern zu zahlen hat, außer Betracht bleiben. Unter den Betriebskosten sind nur zu verstehen die Ausgaben für das Sammeln und Ausliefern der Güter, für ihre Umladung auf Übergangspunkten, die Gehälter für die Zugbeamten, die die Güter während der Beförderung bewachen und behandeln, die Kosten für Verlust und Beschädigung, die Ausgaben für Betriebsgegenstände und allgemeine Unkosten. Alle diese Kosten vermehren sich mit zunehmender Wegelänge, die ein Gut zu durchlaufen hat, nicht wesentlich.

Die Expreßgesellschaften verrichten aber auch noch andere Dienste, so z. B. zollamtliche Handlungen, sie machen auf der ganzen Welt Handels-

---

[1]) Vergl. zuletzt Archiv für Eisenbahnwesen 1911 S. 1541.

[2]) S. Archiv für Eisenbahnwesen 1909 S. 1531.

[3]) Interstate Commerce Commission. First annual report on the statistics of Express Companies in the United States for the year ending june 30, 1909. Prepared by the bureau of statistics and accounts. Washington. Government printing office 1911.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:22 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

und Geldgeschäfte der verschiedensten Art, sie besorgen Theaterbillets, lösen Pfandgegenstände ein usw. Von den Finanzgeschäften ist das Ausstellen von C. O. D. Schecks besonders bemerkenswert. Die Buchstaben C. O. D. sind die Abkürzung für Collect on Delivery und bedeuten, daß der Preis eines gekauften Gegenstandes bei der Aushändigung von dem Käufer an die Expreßgesellschaft bezahlt werden muß. Wenn ein Gut C. O. D. versandt wird, begleitet die Rechnung für das Gut die Sendung, die Expreßgesellschaft zieht den Rechnungsbetrag vom Empfänger ein und zahlt ihn dem Absender. Dabei wird nicht mehr, wie früher, das Geld in eine besonders für diesen Zweck bestimmte Hülle getan und dem Absender zugeschickt, sondern es werden die C. O. D. Schecks oder „cashier's money orders", wie sie bisweilen genannt werden, benutzt. Die eingelösten Schecks werden in einem Umschlage an den Absender zurückgesandt und durch Vermittlung der Post zur Zahlung an den Absender angewiesen. (Das Verfahren ähnelt somit dem deutschen Nachnahmeverfahren.) Die an die Expreßgesellschaft zu zahlende Gebühr beschränkt sich auf ein Entgelt für die Herstellung des Schecks und der Hülle für die Rücksendung und auf 2 Cents Stempel.

Die größeren Expreßgesellschaften haben nicht nur in den Vereinigten Staaten, sondern auch im Auslande Geschäftsstellen. Die American Expreß Company, die United States Company, und Wells Fargo and Company sind in Europa durch eigene Agenturen vertreten, während die Adams Express Company ihre auswärtigen Geschäfte durch eine Hilfsgesellschaft, bekannt als die Morris European and American Express Company, besorgen läßt. In europäischen Ländern werden die Sendungen, deren Beförderung in den Vereinigten Staaten in großem Umfange durch die Expreßgesellschaften besorgt wird, unmittelbar der Post oder der Eisenbahn zur Beförderung als Eilgut übergeben, während die Expreßgesellschaften dort nur den Dienst als Beförderungsagenten versehen.

Der Vertrag zwischen einer Expreßgesellschaft und einer Eisenbahngesellschaft bestimmt in der Regel, daß die Expreßgesellschaft das ausschließliche Recht haben soll, auf den im Vertrage genannten Linien ihre Geschäfte für eine gewisse Reihe von Jahren zu betreiben, daß alle Güter, die zur Beförderung mit Personenzügen gelangen, ausgenommen Gepäck, Leichen, Milchkannen, Hunde und einige andere Sendungen, der Expreßgesellschaft von der Eisenbahngesellschaft überwiesen werden müssen, daß die Eisenbahngesellschaft alles Expreßgut für Rechnung der Expreßgesellschaft zu befördern hat, daß erforderlichenfalls besondere Züge nur für den Expreßverkehr vorzusehen sind, daß die Eisenbahn die erforderlichen Wagen stellen, heizen und beleuchten muß und daß sie die Bediensteten der Expreßgesellschaft frei zu befördern hat. Die Eisenbahn

Generated on 2019-07-31 13:23 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

muß ferner auf den Bahnhöfen die für die Expreßgesellschaft erforderlichen Räume zur Verfügung stellen. Die Eisenbahnbediensteten müssen für die Expreßgesellschaft mit tätig sein, die insoweit auch für sie haftet.

Die Expreßgesellschaft ihrerseits gewährt der Eisenbahn einen bestimmten Prozentsatz ihrer Roheinnahmen; den größeren Eisenbahngesellschaften ist in der Regel ein Mindestbetrag zugesichert. Die Expreßgesellschaft verpflichtet sich, ihren Tarif auf bestimmter Höhe zu halten. Sie schlägt auf die von ihr an die Eisenbahn zu zahlende Fracht einen mit der Eisenbahn vereinbarten Betrag auf, der gewöhnlich 50% der Fracht beträgt. Sie befördert Geld, geldwerte Papiere und gewöhnliches Expreßgut der Eisenbahngesellschaft tariffrei, sie hält die Eisenbahn für alle Entschädigungen schadlos, die diese beim Tode oder bei Verletzungen von Bediensteten der Expreßgesellschaft zu zahlen hat, sie übernimmt allein die Verantwortung für Verlust und Beschädigung von Expreßgut, die Expreßgesellschaft erstattet der Eisenbahngesellschaft einen Teil der Besoldungen der Eisenbahnbediensteten, die für die Expreßgesellschaft mit tätig sind. Die Eisenbahngesellschaft hat das Recht, die Bücher usw. der Expreßgesellschaft nachzuprüfen.

In einem besonderen Abschnitt des Jahresberichts bespricht das Bundesverkehrsamt die Berechnung der Tarifsätze der Expreßgesellschaften, und zwar nach folgenden drei Richtungen: Klassifikation des Expreßgutes, Erklärung des Tarifs und Erörterung der Ergebnisse.

Alle von der Expreßgesellschaft beförderten Gegenstände werden in zwei Klassen, „Money“ und „Freight“ eingeteilt. Unter „Money“ werden nicht nur Sendungen von Bargeld, sondern auch alle geldwerten Papiere verstanden. „Freight“-Sendungen werden eingeteilt: a) in eine große allgemeine Klasse „Merchandise“, b) in eine Klasse von Gütern, deren Beförderung besondere Sorgfalt verlangt: „General special“ und c) in drei Sonderklassen, Sektion A, D und E. Zu der „General special“-Klasse von Gütern gehören z. B. Brot, Butter, Käse, Eier, Fische, Früchte, Fleisch, Geflügel, Gemüse. Sendungen der Sonderklasse A sind Drucksachen, die umsonst verteilt werden, wie Almanachs, Kalender, Kataloge, Sendungen der Klasse D sind Bücher, Zirkulare, Rechnungen, Lithographien, Journale, Flugschriften und dergl. Zur Klasse E gehören Warenpakete oder Warenproben. Die Fracht für die drei Sonderklassen muß im voraus entrichtet werden.

Die Fracht wird nach Gewichts- und Stationstafeln berechnet. Der Tarif ist nach fallender Gewichtsskala gebildet. So beträgt z. B. bei einem Grundfrachtsatz von 2,50 Dollar für 100 Pfund (New York—Chicago) der Tarifsatz für 1 Pfund 25 Cents, für 5 Pfund 60 Cents, für 10 Pfund 75 Cents, für 16—20 Pfund 100 Cents, für 26—30 Pfund 115 Cents, für 31—50 Pfund 125 Cents. Neben dem Frachtsatz nach dem Gewicht

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:22 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

wird noch ein Frachtsatz nach dem angegebenen Wert des Gutes erhoben, wobei „Money“ und „Freight“-Sendungen nicht gleichmäßig behandelt werden.

* * *

Der eigentliche Jahresbericht des Bundesverkehrsamts behandelt nur die 13 wichtigsten Expreßgesellschaften der Vereinigten Staaten, neben denen es eine große Zahl kleinerer Expreßgesellschaften gibt, die ihre Geschäfte in anderer Weise handhaben. Diese kleinen Gesellschaften sind nur Verlader und Abroller, sie haben meistens keine Verträge mit den Eisenbahnen.

Die 13 großen Gesellschaften sind folgende: Adams Express Company in New York, N. Y., American Express Company in New York, N. Y., Canadian Express Company in Montreal, Can., Canadian Northern Express Company in Toronto, Can., Globe Express Company in Denver, Colo., Great Northern Express Company in St. Paul, Minn., National Express Company in New York, N. Y., Northern Express Company in St. Paul, Minn., Pacific Express Company in St. Louis, Mo., Southern Express Company in Chattanooga, Tonn., United States Express Company in New York, N. Y., Wells Fargo & Company in New York, N. Y., Western Express Company in Toronto, Can.

Diese 13 Gesellschaften haben im Jahre 1908/1909 ihren Betrieb erstreckt:

auf	238 961	Meilen	Eisenbahnen,
„	6 414	„	elektrische Linien,
„	14 138	„	Wasserstraßen,
„	994	„	Postlinien,
im ganzen auf	260 507	Meilen.	

Nicht berücksichtigt sind Ozeanfahrten und Fahrten in fremden Ländern, ausgenommen Canada und Mexico. Die größte Meilenzahl betrieb Wells Fargo & Co. (65 698 Meilen) und die kleinste die National Express Co. (1 714 Meilen).

Das Anlagekapital betrug am 30. Juni 1909:

für Gebäude usw.	14 932 170	Dollars,
„ Betriebsgegenstände (Wagen, Pferde und dergl.)	7 381 406	„
im ganzen	22 313 576	Dollars.

Das finanzielle Ergebnis des Betriebes der 13 Expreßgesellschaften im Jahre 1908/1909 war folgendes:

Generated on 2019-07-31 13:22 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Betriebseinnahmen		68 567 064	Dollars,
Betriebsausgaben		56 273 055	„
Reineinnahmen		12 294 009	**Dollars,**
Hiervon ab Steuern		906 520	„
Bleibt Betriebseinkommen		11 387 489	Dollars,
Dazu anderes Einkommen		5 232 468	„
Gesamteinkommen		16 619 957	Dollars.
Davon gehen ab (an Hilfsgesellschaften, Zinsen)		1 237 403	„
bleibt Reineinkommen		15 382 554	Dollars.
Hiervon sind verwendet:			
als Dividenden	4 326 939 Dollars,		
für Ergänzungen und Verbesserungen	34 920 „		
zu verschiedenen Zwecken	3 000 „	4 364 859	„
bleibt mithin ein Überschuß von		11 017 695	Dollars.
Die Zahl der ausgeführten Geldgeschäfte betrug		18 525 085	
mit einem Geldumsatz von		374 312 924	Dollars,
darunter waren C. O. D. Schecks		4 867 353	
mit einem Geldbetrage von		52 751 369	Dollars.

Die meisten Expreßgutsendungen haben nur ein Gewicht bis zu 100 Pfund, es werden aber auch schwere Güter befördert, so z. B. wurden im April 1909 abgefertigt:

20 951 305 Sendungen bis 100 Pfund mit einem durchschnittlichen Gewicht von 24 Pfund und einer durchschnittlichen Einnahme für 1 Pfund von 1,**85** Cents.

981 663 Sendungen über 100 Pfund mit einem durchschnittlichen Gewicht von 162 Pfund und einer durchschnittlichen Einnahme für 1 Pfund von 0,**96** Cents.

14 625 besonders schwere Sendungen mit einem durchschnittlichen Gewicht von 967 Pfund und einer durchschnittlichen Einnahme für 1 Pfund von 1,61 Cents.

Das Durchschnittsgewicht aller Sendungen betrug 31 Pfund, die durchschnittliche Einnahme für 1 Pfund betrug 1,**61** Cents.

Demgegenüber sei darauf hingewiesen, daß nach der Statistik der Deutschen Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung für das Kalenderjahr 1908 das Durchschnittsgewicht bei Postpaketen bis 10 kg: 4 kg und bei Postpaketen über 10 kg: 14 kg betrug. Angaben über Paketporto-Durchschnittserträge enthält die Deutsche Reichspoststatistik nicht. Stellt

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:23 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

man aber das gewöhnliche Paketporto in Deutschland (ohne Abtragegeld) in Vergleich zu der oben erwähnten Durchschnittseinnahme für Sendungen bis zu 100 Pfund, so kostet 1 Pfund in Deutschland 5 ₰, 1 (deutsches) Pfund in Amerika[1]) etwa 9 ₰ Porto.

* * *

Wie aus obigen Mitteilungen zu entnehmen ist, verrichten die Expreßgesellschaften bei der Annahme, Beförderung und Auslieferung von Gut viele Geschäfte, die in anderen Ländern die Eisenbahnen selbst oder die Post besorgen. Die Tarife der Expreßgesellschaften sind, wie bemerkt, gewöhnlich auf 150% der Tarife der Eisenbahnen bemessen, d. h. es ist außer dem eigentlichen Frachtsatze der Eisenbahn, der nach außen nicht in Erscheinung tritt, noch ein Zuschlag von etwa der Hälfte zu zahlen. Hiernach kann angenommen werden, daß die Durchschnittserträge der Eisenbahnen der Vereinigten Staaten für eine Gütertonnenmeile (s. Archiv für Eisenbahnwesen 1911 S. 1542) sich ein wenig erhöhen würden, wenn die Eisenbahnen diese Geschäfte unter Beibehaltung der Tarife der Expreßgesellschaften unmittelbar übernehmen würden. Jedenfalls kommt in jenen Durchschnittserträgen die höhere Belastung des Publikums durch die höheren Tarife der Expreßgesellschaften nicht zum Ausdruck. Wie verlautet, sind Bestrebungen im Gange, wonach die Beförderung von Paketen und Wertsendungen in Zukunft nicht mehr durch die Expreßgesellschaften erfolgen, sondern der Post übertragen werden soll.

Auerswald.

---

[1]) 1 amerikanisches Pfund = 0,454 kg.

Generated on 2019-07-31 13:23 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Die Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen und den deutschen Wasserstraßen im Jahre 1910 im Vergleich zu der in den Jahren 1907, 1908 und 1909.

Im Anschluß an die bisherigen Veröffentlichungen (vgl. zuletzt Jahrgang 1911 S. 203 ff.) werden im folgenden die hauptsächlichsten Ergebnisse der Statistik der Güterbewegung auf den deutschen Eisenbahnen für das Jahr 1910 im Vergleich mit den drei Vorjahren dargestellt. Eine wesentliche Veränderung in dem Geltungsbereiche der Statistik ist im Jahre 1910, abgesehen von dem Hinzutritt einiger Neubaustrecken und Nebenbahnen, nicht eingetreten.

1. Gesamtverkehr.

	1907	1908	1909	1910
	Tonnen			
Der gesamte Güterverkehr umfaßte	359 152 174	359 290 774	365 489 335	395 589 485
Hiervon kamen auf den Verkehr:				
im Inland	306 485 727	307 534 342	314 337 384	341 284 852
mit dem Ausland	52 666 447	51 756 432	51 151 951	54 304 633
Von dem Inlandsverkehre blieben im engeren Lokalverkehr der einzelnen Verkehrsbezirke . .	126 796 287	123 432 674	123 383 862	137 341 188
und wurden im gegenseitigen Austausch der Verkehrsbezirke befördert	179 689 440	184 101 668	190 953 522	203 943 664
Vom Auslandsverkehr kamen:				
auf den unmittelbaren Verkehr zwischen Deutschland und dem Ausland	51 361 595	50 657 969	50 329 351	53 715 786

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:23 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	1907	1908	1909	1910
	Tonnen			
auf die Durchfuhr von Ausland zu Ausland	1 304 852	1 098 463	822 600	588 847
Aus Deutschland ausgeführt wurden	30 355 776	30 576 095	30 406 857	33 390 457
Nach Deutschland eingeführt wurden	21 005 819	20 081 874	19 922 494	20 325 329
Bei Berücksichtigung des Umstandes, daß der Verkehr mit den Seehäfen zu einem großen Teil den Verkehr mit dem überseeischen Ausland darstellt, und daß der hier nachgewiesene Empfang mit der Eisenbahn sich vielfach als Ausfuhr aus Deutschland, der Versand mit der Eisenbahn sich als Einfuhr nach Deutschland darstellt, beträgt:				
der Wechselverkehr zwischen den deutschen Verkehrsbezirken (ohne die Seehäfen)	160 237 023	164 665 569	170 540 306	182 013 613
der Verkehr der deutschen Verkehrsbezirke (ohne die Seehäfen) mit dem Ausland (mit den Seehäfen):				
in der Ausfuhr:				
a) Versand des deutschen Binnenlandes nach dem Ausland . .	29 594 036	29 843 030	29 722 947	32 758 032
b) Empfang der Seehäfen aus dem deutschen Binnenland . . .	10 768 346	11 177 456	11 643 663	12 851 445
zusammen . . .	40 362 382	41 020 486	41 366 610	45 609 477
in der Einfuhr:				
a) Empfang des deutschen Binnenlandes aus dem Ausland . .	19 957 221	19 036 557	18 677 080	19 224 017
b) Versand der Seehäfen nach dem deutschen Binnenland . . .	8 684 071	8 258 643	8 769 553	9 078 606
zusammen . . .	28 641 292	27 295 200	27 446 633	28 302 623
die Durchfuhr von Ausland zu Ausland, sowie zwischen dem Ausland und den deutschen Seehäfen:				
a) Durchfuhr von Ausland zu Ausland	1 304 852	1 098 463	822 600	588 847
b) Versand der Seehäfen nach dem Ausland	761 740	733 065	683 910	632 425
c) Empfang der Seehäfen aus dem Ausland	1 048 598	1 045 317	1 245 414	1 101 312
zusammen . . .	3 115 190	2 876 845	2 751 924	2 322 584

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:23 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Soweit es durchführbar war, sind in den folgenden Übersichten Flächeninhalt und Bevölkerung nach den Angaben des Kaiserlichen Statistischen Amts, die Länge der Eisenbahnen aus der vom Reichs-Eisenbahn-Amt für das Jahr 1910 aufgestellten Eisenbahnstatistik für die einzelnen Verkehrsbezirke zusammengestellt worden. Zu den Durchschnittsberechnungen sind für das Königreich Preußen die endgültigen, für die übrigen deutschen Bundesstaaten die vorläufigen Ergebnisse der Volkszählung vom 1. Dezember 1910 verwendet worden.

Bei der Ermittlung des Gesamtverkehrs ist davon ausgegangen, daß dazu für jeden Bezirk 1. der Verkehr innerhalb des Bezirks, 2. der Versand über seine Grenzen hinaus und 3. die Einfuhr (Empfang) in den Bezirk zu rechnen ist. Bei den einzelnen Verkehrsbezirken ist daher der Versand und der Empfang im Verkehr mit den übrigen deutschen Verkehrsbezirken zum Gesamtverkehr gerechnet, während für ganz Deutschland diese Mengen sich als Verkehr im Bezirk darstellen, und daher nur der Versand oder der Empfang eingerechnet worden ist. Um jedoch den für die einzelnen Verkehrsbezirke berechneten Verhältniszahlen solche für ganz Deutschland gegenüberzustellen, die auf gleicher Grundlage berechnet und deshalb als Durchschnittszahlen zu betrachten sind, ist in der nachstehenden Nachweisung für Deutschland überhaupt in den oberen Zahlen der Versand und Empfang mit berücksichtigt. Die obere Reihe der Verhältniszahlen für Deutschland stellt den Verhältniszahlen der Verkehrsbezirke gegenüber den Durchschnitt dar.

Den Verhältniszahlen in Spalte 12, 16, 44, 48, 52 für 1910 ist in der Spalte Ordnungszahl die Ziffer beigesetzt, die die einzelnen Provinzen und Verkehrsbezirke bei Ordnung von der kleinsten zur größten Zahl erhalten. Die Ziffern über dem Durchschnitt sind schräg gedruckt.

Generated on 2019-07-31 13:23 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

1	2	3	4	5	6	7	8
Laufende Nummer	Bezeichnung der Verkehrsbezirke	Flächeninhalt qkm	Einwohnerzahl am 1. Dezember 1910	Eisenbahnlänge Ende des Jahres 1907	1908	1909	1910
				Kilometer			
	Prov. Ostpreußen einschl. Häfen	36 999	2 064 175	2 554,20	2 689,79	2 731,02	2 782,26
	„ Westpreußen „ „	25 542	1 703 474	2 042,65	2 126,81	2 225,32	2 231,77
	Provinz Pommern	30 125	1 391 557	2 154,55	2 155,21	2 246,38	2 275,28
	Pommersche Häfen		325 364				
	Mecklenburg	16 354	652 173	1 477,06	1 511,00	1 511,00	1 527,46
	Rostock, Wismar, Lübeck, Kiel, Flensburg		483 135				
7	Provinz Schleswig-Holstein, Fürstentum Lübeck	19 960	1 210 544	1 644,45	1 648,31	1 652,54	1 706,37
8	Elbhäfen		1 272 993				
9	Weserhäfen	48 670	343 848	4 272,61	4 370,08	4 418,32	4 487,98
10	Emshäfen		45 151				
11	Prov. Hannover, Herzt. Oldenburg, Braunschweig, Schaumburg-Lippe, Kreis Grafschaft Schaumburg und Pyrmont		3 763 793				
12	Provinz Posen	28 982	2 099 831	2 341,42	2 531,70	2 660,76	2 716,73
13	Reg.-Bez. Oppeln	13 228	2 207 981	4 261,88	4 345,38	4 492,73	4 601,69
14	Stadt Breslau	27 097	3 017 981				
15	Reg.-Bez. Breslau und Liegnitz						
16	Berlin	39 905	2 071 257	3 916,95	3 955,98	3 996,82	4 004,98
17	Provinz Brandenburg		4 092 616				
18	Reg.-Bez. Magdeburg, Herzogt. Anhalt	13 814	1 580 037	4 800,87	4 839,82	4 876,02	4 885,90
19	Reg.-Bez. Merseburg u. Erfurt, Thüringische Staaten, Kreis Schmalkalden	26 356	3 470 402				
20	Königreich Sachsen	14 993	4 802 485	2 618,41	2 629,54	2 659,91	2 659,91
21	Pr. Hess.-Nassau (ohne Kr. Grf. Schaumbg. u. Schmalkalden), Oberhessen u. Kreis Wetzlar	18 790	2 499 145	2 420,67	2 444,50	2 490,98	2 545,19
22	Ruhrgebiet der Prov. Westfalen	1 673	4 328 222	3 237,63	3 333,83	3 334,00	3 422,88
24	Provinz Westfalen, Fürstentum Lippe und Waldeck (Arolsen)	20 812					
23	Ruhrgebiet der Rheinprovinz	1 975	3 129 396	1 300,26	1 324,21	1 363,96	1 385,30
25	Rheinprovinz rechts des Rheins (ohne Kreis Wetzlar)	3 880					
26	Rheinprovinz links des Rheins und Fürstentum Birkenfeld	18 394	3 980 097	2 908,20	2 918,26	2 922,15	2 968,03
27	Saargebiet	2 719					
28	Ruhrort, Duisburg, Hochfeld	(bei 23)			(bei 23 angegeben)		
29	Lothringen	6 226	655 077	1 747,56	1 792,75	1 795,80	1 826,93
30	Elsaß	8 291	1 216 625				
31	Pfalz (ohne Ludwigshafen)	5 928	852 273	770,56	770,56	779,38	779,38
32	Großh. Hessen (o. Oberhessen)	4 401	972 996	930,66	931,00	978,39	978,68
33	Großh. Baden (ohne Mannheim)	15 068	1 948 453	1 987,77	2 007,85	2 016,93	2 025,26
34	Mannheim und Ludwigshafen		276 676				
35	Königreich Württemberg und Hohenzollern	20 654	2 506 622	1 940,81	1 959,41	1 988,70	2 009,09
36	Königr. Bayern r. d. Rheins	69 942	5 940 927	6 751,79	6 913,70	7 075,39	7 209,36
	überhaupt	540 778	64 905 306	56 081,11	57 196,85	58 216,50	59 030,43

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:23 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

9	10	11	12	13	14	15	16	1
Auf je 100 qkm Flächeninhalt kommen Eisenbahnen				Auf je 10 000 Einwohner kommen Eisenbahnen				Laufende Nummer
Ordnungszahl	1907	1908	1909	1910	Ordnungszahl	1907	1908	1909	1910	
	Kilometer					Kilometer				
1	6,90	7,27	7,38	7,51	*21*	12,37	13,03	13,23	13,47	1
4	8,00	8,46	8,71	8,73	*18*	11,99	12,48	13,06	13,10	2
2	7,15	7,15	7,46	7,55	*19*	12,55	12,55	13,09	13,25	3
										4
										5
6	8,94	9,14	9,24	9,33	*20*	13,01	13,31	13,31	13,45	6
3	8,24	8,26	8,28	8,54	4	6,62	6,63	6,65	6,87	7
										8
										9
										10
5	8,79	8,99	9,08	9,22	*15*	10,29	10,52	10,64	10,80	
										11
7	8,09	8,73	9,18	9,37	*17*	11,15	12,06	12,67	12,94	12
										13
11	10,57	10,78	11,14	11,41	8	8,15	8,31	8,59	8,80	14
										15
9	9,82	9,91	10,02	10,03	3	6,35	6,41	6,48	6,50	16
										17
										18
12	11,95	12,05	12,14	12,16	*11*	9,50	9,58	9,65	9,67	
										19
19	17,46	17,54	17,74	17,74	2	5,45	5,47	5,53	5,53	20
16	12,38	13,01	13,25	13,54	*14*	9,68	9,78	9,96	10,18	21
										22
18	14,40	14,82	14,82	15,22	7	7,48	7,70	7,70	7,90	24
										23
21	22,21	22,62	23,30	23,66	1	4,15	4,23	4,35	4,42	25
17	13,77	13,82	13,84	14,05	5	7,30	7,33	7,34	7,45	26
	(bei 23 berechnet)					(bei 23 berechnet)				27
										28
13	12,01	12,34	12,37	12,58	*12*	9,34	9,58	9,59	9,76	29
										30
14	12,98	12,98	13,14	13,14	*10*	9,04	9,04	9,14	9,14	31
20	21,18	21,18	22,23	22,23	*13*	9,57	9,57	10,06	10,06	32
15	13,22	13,30	13,38	13,44	*9*	8,93	9,02	9,06	9,10	33
										34
8	9,40	9,48	9,63	9,72	6	7,74	7,81	7,93	7,84	35
10	9,65	9,89	10,12	10,30	*16*	11,36	11,63	11,91	12,13	36
	10,38	10,59	10,77	10,91		8,64	8,81	8,96	9,09	

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:23 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

1	2	3	4	17	18	19	20
Laufende Nummer	Bezeichnung der Verkehrsbezirke	Flächeninhalt qkm	Einwohnerzahl am 1. Dezember 1910	innerhalb des Verkehrsbezirks 1907	1908	1909	Mit Ins- 1910
				Tonnen			
1	Prov. Ostpreußen einschl. Häfen	36 999	2 064 175	1 046 017	1 047 806	1 137 395	1 237 463
2	„ Westpreußen „ „	25 542	1 703 474	1 616 356	1 533 535	1 623 011	1 753 129
3	Provinz Pommern	30 125	1 391 557	1 351 414	1 309 342	1 331 532	1 455 341
4	Pommersche Häfen		325 364	24 114	28 562	30 304	37 683
5	Mecklenburg	16 354	652 173	733 273	708 828	773 724	910 886
6	Rostock, Wismar, Lübeck, Kiel, Flensburg		483 135	41 539	44 252	47 652	50 195
7	Provinz Schleswig-Holstein, Fürstentum Lübeck	19 960	1 210 544	1 081 554	1 207 610	1 178 861	1 372 539
8	Elbhäfen		1 272 993	189 138	240 098	252 449	268 183
9	Weserhäfen	48 670	343 848	270 528	296 074	235 658	264 247
10	Emshäfen		45 151	21 497	15 767	18 942	16 482
11	Prov. Hannover, Herzt. Oldenburg, Braunschweig, Schaumburg-Lippe, Kreis Grafschaft Schaumburg und Pyrmont		3 763 793	7 975 284	8 210 495	7 759 986	8 465 271
12	Provinz Posen	28 982	2 099 831	2 909 902	3 022 033	3 047 002	3 778 017
13	Reg.-Bez. Oppeln	13 228	2 207 981	8 644 522	9 684 615	9 278 442	10 517 649
14	Stadt Breslau	27 097	3 017 931	50 870	56 497	46 657	57 728
15	Reg.-Bez. Breslau und Liegnitz			6 216 603	6 406 190	6 338 393	8 625 195
16	Berlin	39 905	2 071 257	434 750	603 619	564 746	554 394
17	Provinz Brandenburg		4 092 616	6 091 085	4 067 676	4 127 620	4 587 741
18	Reg.-Bez. Magdeburg, Herzogt. Anhalt	13 814	1 580 037	7 543 391	7 044 694	6 894 748	7 613 327
19	Reg.-Bez. Merseburg u. Erfurt, Thüringische Staaten, Kreis Schmalkalden	26 356	3 470 402	9 739 823	9 341 675	9 598 756	10 510 820
20	Königreich Sachsen	14 993	4 802 485	10 818 440	9 211 400	9 613 773	10 360 894
21	Pr. Hess.-Nassau (ohne Kr. Grf. Schaumbg. u. Schmalkalden), Oberhessen u. Kreis Wetzlar	18 790	2 499 145	4 471 637	4 369 175	4 451 811	5 231 763
22	Ruhrgebiet der Prov. Westfalen	1 673	4 328 222	11 754 521	11 887 270	11 221 230	11 648 250
24	Provinz Westfalen, Fürstentum Lippe und Waldeck (Arolsen)	20 812		2 630 204	2 305 377	2 492 482	2 759 848
23	Ruhrgebiet der Rheinprovinz	1 975	3 129 396	6 935 107	6 204 909	6 227 551	5 086 542
25	Rheinprovinz rechts des Rheins (ohne Kreis Wetzlar)	3 880		1 363 366	1 357 959	1 240 827	1 349 845
26	Rheinprovinz links des Rheins und Fürstentum Birkenfeld	18 394	3 980 097	7 436 263	7 659 009	7 713 798	10 422 530
27	Saargebiet	2 719		3 486 140	3 714 232	3 797 460	4 021 285
28	Ruhrort, Duisburg, Hochfeld	(bei 23)		556 490	608 894	565 387	547 508
29	Lothringen	6 226	655 077	3 069 021	2 993 811	3 010 320	3 440 683
30	Elsaß	8 291	1 216 625	1 536 246	1 491 813	1 387 712	1 639 100
31	Pfalz (ohne Ludwigshafen)	5 928	852 273	955 089	876 349	892 878	1 038 760
32	Großh. Hessen (o. Oberhessen)	4 401	972 996	1 469 507	1 596 884	1 569 294	1 569 540
33	Großh. Baden (ohne Mannheim)	15 068	1 948 453	2 632 857	2 796 740	2 825 085	3 145 713
34	Mannheim und Ludwigshafen		276 676	302 303	299 351	288 617	277 937
35	Königreich Württemberg und Hohenzollern	20 654	2 506 622	2 955 856	2 817 033	3 006 859	3 388 212
36	Königr. Bayern r. d. Rheins	69 942	5 940 927	8 441 581	8 373 100	8 792 900	9 336 488
	überhaupt	540 778	64 905 306	126 796 287	123 432 674	123 383 862	137 341 188

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:23 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

21	22	23	24	25	26	27	28	1
der Eisenbahn wurden befördert								
landsverkehr								
Versand der Verkehrsbezirke nach dem Inland				Empfang der Verkehrsbezirke von dem Inland				Laufende Nummer
1907	1908	1909	1910	1907	1908	1909	1910	
Tonnen				Tonnen				
1 437 066	1 505 370	1 639 950	1 862 605	2 254 700	2 452 745	2 320 632	2 524 800	1
1 841 401	1 896 533	1 929 003	2 055 920	2 856 535	3 029 694	3 046 181	3 226 592	2
1 434 181	1 481 009	1 495 568	1 641 381	2 330 249	2 571 970	2 625 111	2 654 558	3
1 194 440	1 094 407	1 143 330	1 123 603	1 181 910	1 197 572	1 281 634	1 470 657	4
679 578	743 710	724 438	875 462	1 173 084	1 189 175	1 251 970	1 420 599	5
1 064 607	1 013 131	1 055 161	1 095 102	1 568 827	1 548 788	1 469 401	1 559 623	6
755 615	827 987	810 981	893 784	2 156 435	2 123 544	2 186 908	2 423 411	7
2 960 473	2 832 503	3 124 305	3 163 799	4 187 477	4 124 564	4 451 473	5 047 409	8
1 759 400	1 722 706	1 840 188	2 045 569	2 127 361	2 275 626	2 360 000	2 443 324	9
148 783	117 444	132 024	141 658	325 749	404 770	483 292	530 412	10
6 268 465	6 466 845	6 659 207	7 130 608	7 218 803	10 440 969	10 939 921	11 696 542	11
1 866 416	1 950 052	1 795 487	2 140 393	4 078 288	4 246 675	4 455 351	4 596 084	12
13 253 733	13 408 455	13 746 084	13 687 135	2 060 784	2 271 126	2 043 209	2 197 067	13
720 982	720 244	736 784	709 353	2 484 294	2 271 717	2 361 596	2 335 821	14
5 132 817	5 140 458	5 265 735	5 532 261	4 830 439	5 070 320	5 159 688	5 484 212	15
2 177 239	2 757 303	2 947 616	3 070 325	7 665 392	10 593 493	12 351 807	12 257 647	16
6 471 967	8 002 803	8 819 243	9 482 964	7 502 543	5 977 730	6 161 141	5 950 402	17
5 431 131	5 226 019	5 239 721	5 356 770	4 970 346	5 323 307	5 224 019	5 901 093	18
8 427 822	8 567 653	9 143 292	9 864 290	7 157 527	7 091 908	6 993 784	7 636 405	19
4 193 839	5 429 314	5 835 809	6 439 459	8 079 644	9 370 903	10 115 775	10 864 919	20
4 495 843	4 337 539	4 617 622	5 514 147	6 259 872	6 071 588	5 901 750	5 971 832	21
33 983 987	38 429 655	38 637 934	41 631 309	11 297 070	10 574 689	10 797 724	12 330 007	22
5 661 475	4 441 766	4 646 205	5 196 160	8 777 139	8 368 931	8 709 484	9 323 512	24
19 089 772	18 586 346	18 886 574	20 051 558	12 630 390	11 597 506	12 463 371	13 627 963	23
5 543 193	4 934 724	4 885 430	5 479 130	6 612 468	5 939 035	5 780 782	6 327 579	25
6 888 639	6 991 698	7 906 335	8 278 009	11 380 719	10 682 144	10 663 140	11 363 161	26
5 900 007	6 235 685	6 460 879	6 349 466	5 038 124	5 072 200	5 336 613	5 739 227	27
5 774 795	5 010 082	5 387 347	6 299 312	13 403 575	14 895 243	15 769 393	17 961 430	28
7 597 766	7 574 759	8 163 601	9 069 189	4 058 814	3 592 026	4 086 481	4 226 243	29
753 511	737 997	884 913	815 394	2 097 909	2 067 472	2 165 609	1 886 399	30
2 120 383	1 988 768	2 096 690	2 154 660	2 301 385	2 332 807	2 312 753	2 440 438	31
2 581 501	2 709 430	2 615 010	2 588 328	2 416 617	2 504 901	2 490 841	2 598 425	32
2 676 540	2 363 221	2 691 581	2 792 662	3 777 969	3 687 150	3 690 972	3 612 301	33
3 529 327	3 024 303	3 114 253	3 056 743	1 951 986	1 963 613	1 840 258	1 935 333	34
1 589 405	1 570 587	1 672 512	1 751 620	4 528 022	4 202 141	4 530 191	4 593 521	35
4 283 341	4 241 162	4 332 776	4 603 476	6 946 994	6 973 626	7 252 333	7 784 716	36
179 689 440	184 101 668	191 074 588	203 943 664	179 689 440	184 101 668	191 074 588	203 943 664	

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:23 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

1 Laufende Nummer	2 Bezeichnung der Verkehrsbezirke	3 Flächeninhalt qkm	4 Einwohnerzahl am 1. Dezember 1910	29 Mit Auslands-Versand nach dem Ausland 1907 Tonnen	30 1908 Tonnen	31 1909 Tonnen	32 1910 Tonnen
1	Prov. Ostpreußen einschl. Häfen	36 999	2 064 175	189 935	213 016	198 317	212 214
2	„ Westpreußen „ „	25 542	1 703 474	122 726	154 637	168 664	176 725
3	Provinz Pommern	30 125	1 391 557	11 266	13 467	16 257	11 339
4	Pommersche Häfen		325 364	250 738	172 414	101 208	68 778
5	Mecklenburg	16 354	652 173	4 218	4 970	11 129	9 112
6	Rostock, Wismar, Lübeck, Kiel, Flensburg		483 135	18 185	18 416	18 055	19 872
7	Provinz Schleswig-Holstein, Fürstentum Lübeck	19 960	1 210 544	18 172	29 745	24 620	24 927
8	Elbhäfen		1 272 993	149 439	141 156	165 143	151 689
9	Weserhäfen		343 848	149 339	165 460	156 705	144 649
10	Emshäfen		45 151	700	602	1 811	2 148
11	Prov. Hannover, Herzt. Oldenburg, Braunschweig, Schaumburg-Lippe, Kreis Grafschaft Schaumburg und Pyrmont	48 670	3 763 793	172 563	181 379	225 182	269 828
12	Provinz Posen	28 982	2 099 831	33 840	49 035	112 405	135 085
13	Reg.-Bez. Oppeln	13 228	2 207 981	8 277 852	8 952 833	9 261 722	9 438 684
14	Stadt Breslau	27 097	3 017 981	57 961	69 052	64 626	59 778
15	Reg.-Bez. Breslau und Liegnitz			1 523 793	1 736 136	1 740 447	1 598 585
16	Berlin	39 905	2 071 257	70 865	97 318	114 700	113 691
17	Provinz Brandenburg		4 092 616	38 613	34 519	35 932	58 093
18	Reg.-Bez. Magdeburg, Herzogt. Anhalt	13 814	1 580 037	161 428	156 165	168 453	182 483
19	Reg.-Bez. Merseburg u. Erfurt, Thüringische Staaten, Kreis Schmalkalden	26 356	3 470 402	220 975	259 225	195 897	212 829
20	Königreich Sachsen	14 993	4 802 485	376 816	364 849	376 285	433 748
21	Pr. Hess.-Nassau (ohne Kr. Grf. Schaumbg. u. Schmalkalden), Oberhessen u. Kreis Wetzlar	18 790	2 499 145	206 093	202 440	228 087	258 744
22	Ruhrgebiet der Prov. Westfalen	1 673	4 328 222	6 640 351	6 086 623	5 508 438	6 492 023
24	Provinz Westfalen, Fürstentum Lippe und Waldeck (Arolsen)	20 812		264 573	221 233	236 514	269 232
23	Ruhrgebiet der Rheinprovinz	1 975	3 129 396	4 014 446	3 578 705	3 386 627	3 985 880
25	Rheinprovinz rechts des Rheins (ohne Kreis Wetzlar)	3 880		256 882	255 858	285 532	350 414
26	Rheinprovinz links des Rheins und Fürstentum Birkenfeld	18 394	3 980 097	1 481 916	1 823 290	1 982 124	2 313 026
27	Saargebiet	2 719		1 340 947	1 233 602	1 177 259	1 198 198
28	Ruhrort, Duisburg, Hochfeld	(bei 23)		103 752	100 211	111 277	139 637
29	Lothringen	6 226	655 077	1 537 602	1 585 471	1 678 809	2 055 507
30	Elsaß	8 291	1 216 625	465 620	502 228	421 550	694 666
31	Pfalz (ohne Ludwigshafen)	5 928	852 273	219 119	220 039	215 336	251 618
32	Großh. Hessen (o. Oberhessen)	4 401	972 996	52 111	57 732	49 399	50 580
33	Großh. Baden (ohne Mannheim)	15 068	1 948 453	699 047	620 314	677 125	769 049
34	Mannheim und Ludwigshafen		276 676	694 079	636 483	656 906	622 919
35	Königreich Württemberg und Hohenzollern	20 654	2 506 622	121 654	125 249	145 078	168 334
36	Königr. Bayern r. d. Rheins	69 942	5 940 927	408 160	512 223	472 838	446 373
	überhaupt	540 778	64 905 306	30 355 776	30 576 095	30 390 457	33 390 457

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:23 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

33	34	35	36	37	38	39	40	1
der Eisenbahn wurden befördert								
verkehr								
Empfang von dem Ausland				Überhaupt				
1907	1908	1909	1910	1907	1908	1909	1910	Laufende Nummer
Tonnen				Tonnen				
654 922	550 945	776 973	655 866	5 582 640	5 769 882	6 073 267	6 492 948	1
424 902	421 497	518 987	439 798	6 861 920	7 035 896	7 285 846	7 652 164	2
7 744	4 641	8 012	6 048	5 134 854	5 380 429	5 476 480	5 768 667	3
39 291	43 194	49 677	61 334	2 690 493	2 536 149	2 606 153	2 762 055	4
2 425	2 104	3 823	3 383	2 592 578	2 648 787	2 765 084	3 219 442	5
28 639	32 151	18 486	42 545	2 721 797	2 656 738	2 608 755	2 767 337	6
16 319	19 410	24 951	26 907	4 028 095	4 208 296	4 226 321	4 741 568	7
150 507	201 460	194 316	148 048	7 637 034	7 539 781	8 187 686	8 779 128	8
32 545	34 913	34 496	37 814	4 339 173	4 494 779	4 627 047	4 935 603	9
8 901	10 953	7 127	12 575	505 630	549 536	643 196	703 275	10
99 287	92 427	95 425	89 698	21 734 402	25 392 115	25 670 721	27 652 007	11
127 504	187 910	223 059	246 603	9 015 950	9 455 705	9 633 304	10 896 182	12
1 799 356	1 781 300	1 517 661	1 595 441	34 036 247	36 098 329	35 847 118	37 435 976	13
177 782	156 159	150 067	112 128	3 491 889	3 273 669	3 359 730	3 274 808	14
551 797	569 487	523 197	480 290	18 255 449	18 922 591	19 027 460	21 720 543	15
323 114	346 025	357 871	340 813	10 671 360	14 397 758	16 336 740	16 336 870	16
170 702	180 595	180 207	150 309	20 274 910	18 263 323	19 324 143	20 229 509	17
41 092	39 546	51 882	44 659	18 147 388	17 789 731	17 578 823	19 098 332	18
622 083	822 145	492 324	520 268	26 168 230	26 082 606	26 424 053	28 744 612	19
4 963 236	4 787 003	4 607 817	4 379 588	28 431 975	29 163 469	30 549 459	32 478 608	20
194 426	162 796	175 181	190 555	15 627 871	15 143 538	15 374 451	17 167 041	21
708 012	691 328	574 619	827 644	64 383 941	67 669 565	66 739 945	72 929 233	22
207 039	197 744	207 479	241 592	17 540 430	15 535 051	16 292 164	17 790 344	24
781 213	686 770	770 555	748 919	43 450 928	40 654 236	41 734 678	43 500 862	23
208 936	173 603	200 362	277 403	13 984 845	12 661 179	12 392 933	13 784 371	25
2 000 601	1 786 088	1 917 967	2 154 695	29 188 137	28 942 229	30 183 364	34 531 421	26
389 568	324 406	547 580	517 470	16 154 786	16 600 125	17 319 791	17 825 646	27
46 454	46 800	58 482	92 379	19 885 067	20 661 230	21 891 886	25 040 266	28
1 409 716	1 161 889	965 521	1 472 618	17 672 919	16 907 951	17 904 732	20 264 240	29
365 894	384 192	402 779	407 803	5 219 180	5 183 702	5 262 563	5 443 362	30
179 470	165 894	180 395	192 482	5 775 446	5 583 857	5 698 052	6 077 958	31
64 561	81 538	81 839	81 447	6 584 297	6 950 485	6 806 383	6 888 320	32
178 976	174 213	183 628	194 659	9 965 389	9 641 638	10 068 391	10 514 384	33
81 391	94 998	95 663	90 426	6 559 086	6 018 748	5 995 697	5 983 358	34
303 460	211 244	272 789	241 976	9 498 397	8 926 254	9 627 429	10 143 663	35
3 643 954	3 454 511	3 255 897	3 199 146	23 724 030	23 554 622	24 106 744	25 370 199	36
				537 536 762	542 293 979	555 650 589	598 944 302	
21 005 819	20 081 874	19 727 094	20 325 329	-179 689 440	-184 101 668	-191 074 588	-203 943 664	
				357 847 322	358 192 311	364 576 001	395 000 638	

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:28 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

1	2	3	4		41	42	43	44
Laufende Nummer	Bezeichnung der Verkehrsbezirke	Flächeninhalt qkm	Einwohnerzahl am 1. Dezember 1910	Ordn.-Zahl	Der für das Kilometer Eisenbahn auf 1907	1908	1909	1910
					Tonnen			
1	Prov. Ostpreußen einschl. Häfen	36 999	2 064 175	1	2 186	2 145	2 224	2 333
2	„ Westpreußen „ „	25 542	1 703 474	2	3 359	3 308	3 274	3 428
3	Provinz Pommern	30 125	1 391 557	4	3 632	3 675	3 598	3 749
4	Pommersche Häfen		325 364					
5	Mecklenburg	16 354	652 173	5	3 597	3 445	3 556	3 808
6	Rostock, Wismar, Lübeck, Kiel, Flensburg		483 135					
7	Provinz Schleswig-Holstein, Fürstentum Lübeck	19 960	1 210 544	12	7 259	7 132	7 512	7 925
8	Elbhäfen		1 272 993					
9	Weserhäfen	48 670	343 848	10	6 220	6 969	7 003	7 417
10	Emshäfen		45 151					
11	Prov. Hannover, Herzt. Oldenburg, Braunschweig, Schaumburg-Lippe, Kreis Grafschaft Schaumburg und Pyrmont		3 763 793					
12	Provinz Posen	28 982	2 099 831	6	3 851	3 736	3 621	4 010
13	Reg.-Bez. Oppeln	13 228	2 207 981	17	13 089	13 415	12 961	13 566
14	Stadt Breslau	27 097	3 017 981					
15	Reg.-Bez. Breslau und Liegnitz							
16	Berlin	39 905	2 071 257	14	7 902	8 258	8 922	9 130
17	Provinz Brandenburg		4 092 616					
18	Reg.-Bez. Magdeburg, Herzogt. Anhalt	13 814	1 580 037	15	9 232	9 065	9 024	9 791
19	Reg.-Bez. Merseburg u. Erfurt, Thüringische Staaten, Kreis Schmalkalden	26 356	3 470 402					
20	Königreich Sachsen	14 993	4 802 485	16	10 860	11 090	11 485	12 210
21	Pr. Hess.-Nassau (ohne Kr. Grf. Schaumbg. u. Schmalkalden), Oberhessen u. Kreis Wetzlar.	18 790	2 499 145	8	6 455	6 194	6 172	6 745
22	Ruhrgebiet der Prov. Westfalen	1 673		20	25 304	24 958	24 905	26 502
24	Provinz Westfalen, Fürstentum Lippe und Waldeck (Arolsen)	20 812	4 328 222					
23	Ruhrgebiet der Rheinprovinz	1 975		21	59 477	55 872	55 732	59 440
25	Rheinprovinz rechts des Rheins (ohne Kreis Wetzlar)	3 880	3 129 396					
26	Rheinprovinz links des Rheins und Fürstentum Birkenfeld	18 394	3 980 097	19	15 591	15 606	16 256	17 640
27	Saargebiet	2 719						
28	Ruhrort, Duisburg, Hochfeld	(bei 23)			(zu Nr. 23 gerechnet)			
29	Lothringen	6 226	655 077	18	13 100	12 324	10 247	14 070
30	Elsaß	8 291	1 216 625					
31	Pfalz (ohne Ludwigshafen)	5 928	852 273	11	7 496	7 246	7 311	7 802
32	Großh. Hessen (o. Oberhessen)	4 401	972 996	9	7 042	7 466	6 960	7 036
33	Großh. Baden (ohne Mannheim)	15 068	1 948 453	13	8 308	7 800	7 965	8 147
34	Mannheim und Ludwigshafen		276 676					
35	Königreich Württemberg und Hohenzollern	20 654	2 506 622	7	4 895	4 557	4 841	5 049
36	Königr. Bayern r. d. Rheins	69 942	5 940 927	3	3 514	3 406	3 407	3 519
	überhaupt	540 778	64 905 306		9 585	9 479	9 545	10 146
					6 381	6 262	6 263	6 692

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:24 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

45	46	47	48		49	50	51	52	1
Güterverkehr berechnet sich für das Quadratkilom. Flächeninhalt auf					für jeden Einwohner auf				
Ordnungszahl	1907	1908	1909	1910	Ordnungszahl	1907	1908	1909	1910	Laufende Nummer
	Tonnen					Tonnen				
1	150,8	155,9	164,1	175,4	1	2,70	2,80	2,94	3,14	1
3	268,6	275,4	285,3	299,6	7	5,22	4,13	4,27	4,49	2
2	259,9	262,9	268,2	283,2	4	3,69	3,86	3,96	4,14	3
					22	8,26	7,79	8,00	8,48	4
					8	3,97	4,06	4,23	4,93	5
5	321,5	314,9	328,6	366,1						
					12	5,63	5,49	5,39	5,72	6
9	589,2	593,7	621,9	677,4	2	3,32	3,47	3,49	3,91	7
					15	5,99	5,92	6,43	6,89	8
					25	12,61	13,07	13,45	14,35	9
					26	11,19	12,17	14,24	15,57	10
10	546,9	626,5	635,7	684,0						
					18	5,77	6,74	6,82	7,34	11
6	311,4	326,6	332,4	376,0	10	4,29	4,50	4,58	5,18	12
22	2 577,0	2 862,0	2 709,9	2 830,1	*27*	15,41	16,34	16,23	16,95	13
14	803,2	819,3	826,2	922,4	20	7,20	7,35	7,41	8,27	14
										15
13	775,7	818,5	893,6	916,3	19	5,15	6,95	7,38	7,88	16
					9	4,95	4,46	4,72	4,94	17
18	1 309,0	1 283,0	1 272,2	1 382,5	*23*	11,48	11,25	11,12	12,08	18
16	994,2	991,0	1 002,3	1 090,6	21	7,54	7,51	7,61	8,28	19
21	1 896,0	1 945,0	2 037,6	2 166,3	13	5,92	6,07	6,26	6,76	20
12	831,8	805,8	818,2	913,6	14	6,25	6,05	6,15	6,86	21
27	38 480,0	40 440,0	39 892,0	43 591,9						22
					28	18,92	19,22	19,18	20,96	
11	843,1	746,9	782,3	854,3						24
26	32 070,0	31 050,0	32 215,0	34 704,4						23
					30	24,70	23,63	24,29	26,30	
24	3 611,0	3 270,0	3 194,1	3 552,7						25
20	1 587,0	1 573,0	1 640,8	1 877,3	*24*	11,39	11,44	11,93	13,15	26
25	5 939,0	6 105,0	6 369,6	6 556,0						27
		(zu Nr. 23	gerechnet)				(zu Nr. 23	gerechnet)		28
23	2 261,0	2 718,0	2 875,9	3 254,8	*31*	26,97	25,81	27,33	30,93	29
8	629,6	625,5	634,6	656,5	6	4,28	4,26	4,32	4,47	30
15	974,5	940,4	917,9	1 025,3	17	6,77	6,55	6,68	7,13	31
19	1 498,0	1 582,0	1 547,3	1 565,2	16	6,76	7,14	6,99	7,07	32
17	1 096,0	1 039,0	1 066,1	1 094,9	11	5,11	4,94	5,16	5,39	33
					29	23,70	21,75	21,67	21,62	34
7	459,9	432,2	466,1	491,1	3	3,78	3,56	3,84	4,04	35
4	339,1	336,7	344,7	362,7	5	3,99	3,96	4,05	4,27	36
	994,7	1 003,0	1 027,5	1 107,6		8,28	8,35	8,56	9,22	
	662,1	662,7	674,1	730,4		5,51	5,51	5,61	6,08	

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:26 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Versand des Auslandes.

Des Verkehrsbezirks Nr.	Bezeichnung	Beförderte Mengen in 1907	1908	1909	1910
		Tonnen			
54	Böhmen	8 686 396	8 632 112	7 890 003	7 595 664
59	Luxemburg	3 105 790	2 585 506	2 721 776	3 278 534
60	Belgien	1 689 136	1 515 638	1 401 128	1 540 522
50	Rußland (ohne Polen)	1 196 474	1 105 815	1 389 799	1 453 792
61	Niederlande	1 362 843	1 418 137	1 452 564	1 326 040
58	Frankreich	532 785	580 227	810 648	1 300 724
55	Österreich (ohne Böhmen, Galizien, Ungarn)	1 491 669	1 493 419	1 356 954	1 254 802
52	Galizien	921 451	909 042	872 530	831 892
51	Polen	933 704	892 907	853 587	710 463
53	Ungarn	437 442	363 477	335 945	351 004
56	Schweiz	244 664	256 709	244 185	278 496
57	Italien	263 893	187 212	255 289	220 332
64	Dänemark	60 248	62 118	57 381	75 456
63	Schweden	11 722	20 106	31 422	42 130
53a	Serbien	35 654	28 303	23 248	32 774
52a	Rumänien	29 693	28 266	27 501	27 945
62	England	2 255	2 880	3 134	4 754

Empfang des Auslandes.

Des Verkehrsbezirks Nr.	Bezeichnung	Beförderte Mengen in 1907	1908	1909	1910
		Tonnen			
55	Österreich (ohne Böhmen, Galizien, Ungarn)	5 339 924	5 496 747	5 592 076	5 478 974
61	Niederlande	4 575 217	4 571 974	4 696 580	4 962 766
60	Belgien	3 657 312	3 526 222	3 585 233	4 160 114
56	Schweiz	3 567 532	3 488 451	3 434 902	2 747 894
59	Luxemburg	2 458 360	2 178 133	2 335 266	3 243 869
58	Frankreich	3 187 853	2 826 791	2 118 175	2 908 594
54	Böhmen	3 526 174	2 847 544	2 913 823	2 867 850
52	Galizien	1 484 223	1 703 981	1 867 538	1 692 851
51	Polen	1 240 674	1 338 388	1 054 709	1 614 719
53	Ungarn	1 143 083	1 315 436	1 593 475	1 371 855
57	Italien	618 290	580 802	516 852	538 073
50	Rußland (ohne Polen)	182 608	217 763	202 560	317 225
64	Dänemark	204 124	200 187	275 793	301 808
52a	Rumänien	91 583	164 322	137 262	86 937
53a	Serbien	25 667	83 905	35 264	53 494
63	Schweden	16 967	24 452	23 410	24 011
62	England	6 185	10 997	7 539	19 432

Generated on 2019-07-31 13:24 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Die einzelnen Gütergruppen des Warenverzeichnisses (s. S. 343 ff. des Archivs von 1884) ordnen sich für das Jahr 1910 nach den beförderten Mengen des Gesamtverkehrs:

Nr. des Warenverzeichnisses	Abgekürzte Bezeichnung	Beförderte Mengen in			
		1907	1908	1909	1910
		Tonnen			
60a	Steinkohlen	97 803 745	103 501 893	101 974 298	101 531 157
59	Steine, gebrannte	36 579 297	35 445 020	35 420 811	42 406 003
21	Erde	18 249 964	18 231 254	18 825 234	21 127 437
60c	Steinkohlenkoks	17 743 981	16 392 137	16 778 909	19 286 507
6a	Braunkohlen, rohe	17 554 649	17 603 948	16 809 142	17 278 827
6b	Braunkohlenbriketts u. Koks	12 307 551	13 118 150	14 939 697	15 189 879
20	Eisenerze	13 913 176	12 070 209	12 551 427	15 138 262
10	Düngemittel	10 290 562	11 369 825	11 810 496	13 512 101
70	Sonstige Güter	10 268 851	10 256 037	10 705 643	11 472 287
49	Rüben	7 906 302	7 011 509	8 136 216	10 164 369
12	Eisen und Stahl	7 471 181	6 834 907	7 240 010	8 299 391
31c	Brennholz	7 396 218	8 054 472	7 407 319	7 471 627
31b	Nutzholz, europäisches	6 914 696	6 406 026	6 734 253	7 299 338
11a	Eisen, roh, aller Art	5 646 814	4 498 661	4 955 044	5 943 980
7	Zement	4 839 770	4 554 923	4 894 164	5 875 207
36	Kalk	4 236 002	3 845 713	4 096 137	4 759 660
60b	Steinkohlenbriketts	3 648 791	4 250 893	4 251 249	4 688 858
31a	Rundholz	4 443 242	4 285 945	4 145 322	4 384 457
37	Kartoffeln	3 131 384	2 972 738	3 394 657	4 182 517
41a	Mehl und Mühlenfabrikate	3 401 434	3 380 984	3 623 356	3 842 111
11c	Eisen- und Stahlbruch	3 163 335	3 089 626	3 290 825	3 780 498
28d	Gerste	2 713 900	2 718 182	3 065 934	3 396 456
28a	Weizen	2 773 330	2 816 754	2 883 371	2 959 945
28b	Roggen	2 052 103	2 507 697	2 596 548	2 913 592
41b	Kleie	2 879 108	2 580 011	2 836 802	2 817 376
11b	Luppen von Schweißeisen	2 062 325	2 109 774	2 242 723	2 596 870
22c	Übrige Erze	2 300 131	2 155 247	1 910 993	2 502 371
19a	Eisen- und Stahlwaren	2 243 672	2 291 471	2 086 490	2 383 272
16	Eiserne Dampfkessel	1 995 684	1 933 110	1 950 163	2 226 905

Generated on 2019-07-31 13:25 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Nr. des Warenverzeichnisses	Abgekürzte Bezeichnung	Beförderte Mengen in Tonnen			
		1907	1908	1909	1910
45	Papier	1 749 507	1 762 828	1 916 041	2 097 031
3	Bier	2 177 112	2 192 103	2 083 428	2 091 321
28c	Hafer	1 838 771	1 791 090	1 895 770	1 963 849
13	Eisenbahnschienen	2 018 804	2 083 695	1 903 790	1 911 976
52	Salz	1 718 924	1 746 731	1 829 259	1 904 344
46	Petroleum und Mineralöle	1 599 907	1 723 693	1 726 126	1 860 530
42	Obst	1 617 293	1 766 414	1 865 977	1 859 029
8	Chemikalien	1 449 613	1 432 741	1 597 989	1 832 022
68a	Zucker, roh	1 647 417	1 764 286	1 836 239	1 790 048
62	Teer	1 539 825	1 552 451	1 613 779	1 739 469
44	Ölkuchen	1 553 360	1 657 150	1 631 729	1 532 070
32	Holzzeugmasse	1 211 090	1 201 486	1 194 873	1 291 685
17	Eiserne Röhren	1 143 446	1 068 179	1 110 454	1 219 067
18	Eisen- und Stahldraht	766 554	896 697	1 008 893	1 142 341
29	Glas	1 037 038	983 330	968 400	1 082 587
68b	Zucker, raffiniert	1 072 911	1 075 885	1 024 033	1 061 636
69	Sammelladungen	1 076 356	969 081	1 001 419	1 026 734
54	Schwefelsäure	750 421	751 723	819 525	957 482
43	Öle, Fette	834 501	852 714	879 581	938 274
48	Tonröhren	752 220	786 326	788 803	908 955
58	Steine, bearbeitet	914 332	800 874	772 189	896 857
2	Baumwolle	901 448	891 269	877 807	889 162
22a	Erze, rohe, Bleierze	524 895	558 569	531 655	744 431
30	Häute	481 628	535 736	574 055	616 164
28g	Malz	662 128	632 508	554 065	593 758
56	Spiritus	627 229	648 132	650 200	581 297
40	Lumpen	567 394	496 343	519 150	576 520
64	Torf	505 314	517 701	602 552	575 285
55a	Soda, rohe	500 352	493 912	524 234	557 558
63	Tonwaren	495 910	492 584	493 536	545 228
28f	Mais	1 028 254	580 072	612 208	532 975
28e	Hirse, Buchweizen u. Hülsenfrüchte	433 512	425 829	532 071	525 844

Generated on 2019-07-31 13:24 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Nr. des Warenverzeichnisses	Abgekürzte Bezeichnung	Beförderte Mengen in Tonnen			
		1907	1908	1909	1910
27	Garn	480 568	461 702	507 001	517 788
24	Fische	451 592	479 522	498 076	495 092
65	Wein	440 526	402 969	414 653	452 987
67	Zink	369 642	383 662	391 932	441 141
66	Wolle	400 235	376 512	421 780	438 357
15	Eiserne Achsen	440 036	433 890	384 977	411 578
57	Stärke	312 221	296 585	327 629	395 522
19b	Sonstige Metallwaren	220 491	264 759	283 593	391 005
14	Eisenbahnschwellen, eiserne	493 314	494 791	360 861	363 911
50	Rübensirup	368 417	352 003	345 774	356 396
5	Borke	312 373	292 628	323 623	342 607
47	Reis	383 481	378 457	370 491	341 064
31d	Nutzholz, außereuropäisches	275 468	264 504	277 770	331 098
4	Blei	353 121	356 835	360 901	327 813
28h	Leinsaat	323 783	303 006	298 381	317 471
28i	Sämereien	280 058	305 786	299 314	304 656
9	Dachpappe	229 596	221 484	248 983	274 540
51	Salpetersäure	248 255	228 077	235 301	261 592
25	Flachs	244 002	242 553	230 472	230 155
35	Kaffee	205 283	224 915	251 379	204 506
1	Abfälle	144 229	147 605	158 986	175 450
53	Schiefer	192 641	167 467	175 409	159 478
38	Knochen	154 499	138 479	141 125	142 055
61	Tabak, roh	124 688	141 816	151 606	136 254
26	Fleisch	96 979	101 173	107 192	129 374
22b	Kupfererze, Kupferstein	180 325	123 826	117 352	122 230
34	Jute	104 950	93 295	96 480	92 568
55b	Soda, kaustische	98 336	106 216	85 621	77 678
33	Hopfen	53 405	51 672	40 512	45 227
23	Farbhölzer	28 450	26 725	22 384	26 674
39	Knochenkohle	11 546	8 522	7 709	6 429

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:24 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

2. Erzeugnisse und Hilfsstoffe der Landwirtschaft.

Es wurden befördert	Jahr	Überhaupt	Davon kommen auf den Verkehr		Im engeren Lokalverkehr der einzelnen Verkehrsbezirke	Im Wechselverkehr der deutschen Verkehrsbezirke ohne die Seehafenstationen
			im Inland	mit dem Ausland		
		Tonnen				
Weizen	1907	2 773 330	2 561 089	212 241	1 382 639	1 051 963
	1908	2 816 754	2 633 055	183 699	1 458 564	993 438
	1909	2 866 971	2 593 187	273 784	1 436 218	968 865
	1910	2 959 945	2 647 618	312 327	1 541 564	906 245
Roggen	1907	2 052 103	1 977 267	74 836	1 115 645	608 216
	1908	2 507 697	2 407 852	99 845	1 259 118	676 712
	1909	2 596 548	2 438 786	157 762	1 363 085	623 430
	1910	3 913 592	2 775 502	138 090	1 490 791	640 451
Hafer	1907	1 838 771	1 674 053	164 718	748 026	645 837
	1908	1 791 090	1 623 279	167 811	700 707	614 460
	1909	1 895 770	1 619 545	276 225	727 337	657 838
	1910	1 963 849	1 694 849	269 000	744 112	693 486
Gerste	1907	2 713 900	2 444 704	269 196	1 182 693	754 488
	1908	2 718 182	2 491 016	227 166	1 221 659	746 132
	1909	3 065 934	2 795 526	270 408	1 291 345	822 763
	1910	3 396 456	3 185 666	210 790	1 441 151	909 823
Hirse, Buchweizen u. Hülsenfrüchte	1907	433 512	205 654	227 858	87 780	75 876
	1908	425 829	214 896	210 933	88 468	80 448
	1909	532 071	241 952	290 119	93 384	79 701
	1910	525 844	234 812	291 032	93 406	81 277
Mais	1907	1 028 254	923 046	105 208	367 339	313 039
	1908	580 072	512 008	68 064	205 913	197 091
	1909	612 208	514 998	97 210	210 047	198 768
	1910	532 975	440 831	92 144	195 822	178 684
Malz	1907	662 128	544 893	117 235	205 379	308 041
	1908	632 508	528 602	103 906	191 903	308 199
	1909	554 065	468 267	85 798	171 839	278 605
	1910	593 758	505 943	87 815	177 855	301 045
Leinsaat	1907	323 783	224 492	99 291	112 781	86 607
	1908	303 006	232 801	70 205	125 436	79 514
	1909	301 441	227 766	73 675	121 867	82 271
	1910	317 471	252 785	64 686	135 489	99 213
Sämereien	1907	280 058	211 233	68 825	77 995	91 240
	1908	305 786	238 355	67 431	82 484	111 001
	1909	299 314	219 674	79 640	79 914	93 228
	1910	304 656	233 527	71 129	86 627	100 422

Generated on 2019-07-31 13:24 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Es wurden befördert	Jahr	Überhaupt	Davon kommen auf den Verkehr		Im engeren Lokalverkehr der einzelnen Verkehrsbezirke	Im Wechselverkehr der deutschen Verkehrsbezirke ohne die Seehafenstationen
			im Inland	mit dem Ausland		
		Tonnen				
Mehl und Mühlenfabrikate . . .	1907	3 401 434	3 335 913	65 521	1 598 411	1 479 951
	1908	3 380 984	3 293 864	87 120	1 516 630	1 516 126
	1909	3 628 356	3 551 346	77 010	1 609 608	1 617 379
	1910	3 842 111	3 741 556	100 555	1 677 764	1 734 198
Kleie	1907	2 879 108	2 292 476	586 632	822 312	789 126
	1908	2 580 011	2 136 928	443 083	822 720	752 115
	1909	2 925 051	2 407 738	517 313	917 946	875 824
	1910	2 817 376	2 316 699	500 677	925 941	887 083
Kartoffeln	1907	3 131 384	2 837 460	293 924	1 096 132	1 498 043
	1908	2 972 738	2 699 078	273 660	1 044 674	1 431 572
	1909	3 394 657	3 058 220	336 437	1 242 599	1 593 517
	1910	4 182 517	3 748 773	433 744	1 513 929	1 990 290
Spiritus	1907	627 229	613 726	13 503	221 863	302 318
	1908	648 132	636 451	11 681	228 886	322 152
	1909	650 200	638 324	11 876	223 564	328 837
	1910	581 297	572 663	8 634	205 619	285 968
Rüben	1907	7 906 302	7 847 945	58 357	6 791 368	924 999
	1908	7 011 509	6 961 616	49 893	5 969 110	867 847
	1909	8 136 216	8 076 021	60 195	6 926 273	998 518
	1910	10 164 369	10 079 233	85 136	8 699 549	1 193 070
Rübensirup	1907	363 417	360 211	8 206	178 814	163 829
	1908	352 003	337 994	14 009	173 903	144 225
	1909	345 774	334 592	11 182	142 728	163 580
	1910	356 396	343 936	12 460	157 394	163 287
Rohzucker	1907	1 647 417	1 632 627	14 790	868 133	480 422
	1908	1 764 286	1 648 083	116 203	919 834	478 992
	1909	1 836 239	1 727 677	108 562	915 697	506 348
	1910	1 790 048	1 772 764	17 284	980 381	517 476
Raffinierter Zucker .	1907	1 072 911	961 005	111 906	417 017	492 456
	1908	1 075 885	938 187	137 698	436 593	437 154
	1909	1 024 033	938 691	85 342	395 667	465 671
	1910	1 061 636	959 858	101 778	427 867	485 833
Düngemittel	1907	10 290 562	9 417 907	872 655	3 522 340	4 906 289
	1908	11 369 825	10 416 125	953 700	3 981 984	5 398 757
	1909	11 810 496	10 748 462	1 062 034	3 833 556	5 730 373
	1910	13 512 101	12 342 100	1 170 001	4 384 272	6 656 701

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:24 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Es wurden befördert	Jahr	Überhaupt	Davon kommen auf den Verkehr im Inland	Davon kommen auf den Verkehr mit dem Ausland	Im engeren Lokalverkehr der einzelnen Verkehrsbezirke	Im Wechselverkehr der deutschen Verkehrsbezirke ohne die Seehafenstationen
		Stück				
Pferde	1907	610 147	549 039	61 108	205 818	270 010
	1908	590 415	527 830	62 585	185 893	266 520
	1909	644 618	583 526	61 092	214 331	292 928
	1910	727 373	648 874	78 499	236 684	334 332
Rindvieh	1907	6 175 852	6 054 274	121 578	3 154 872	2 463 782
	1908	5 739 852	5 612 200	127 652	2 494 486	2 652 602
	1909	6 832 640	6 701 777	130 863	3 351 835	2 851 587
	1910	6 952 047	6 813 538	138 509	3 471 594	2 778 551
Schafe	1907	1 934 439	1 890 204	44 235	490 444	1 208 355
	1908	1 902 770	1 859 855	42 915	398 070	1 256 989
	1909	2 044 856	2 001 160	43 696	517 091	1 262 989
	1910	2 030 255	1 997 065	33 190	520 259	1 268 906
Schweine	1907	13 736 179	13 626 701	109 478	4 496 497	8 090 806
	1908	12 715 257	12 609 796	105 461	3 562 050	7 929 050
	1909	14 338 548	14 133 195	205 353	4 733 283	8 286 852
	1910	14 552 858	14 404 370	148 488	4 795 250	8 449 637
Geflügel	1907	20 561 986	11 791 409	8 770 577	2 791 353	8 577 111
	1908	21 793 619	11 557 097	10 236 522	2 012 636	9 016 043
	1909	23 834 810	13 281 372	10 553 438	2 489 507	10 304 953
	1910	24 033 528	14 840 300	9 193 228	2 923 579	11 346 184

Der Verkehr zwischen den deutschen Verkehrsbezirken (ohne die Seehäfen) und dem Ausland (mit den deutschen Seehäfen) war in der

	Jahr	Ausfuhr: Versand nach dem Ausland	Ausfuhr: Empfang der Seehafenstationen aus Deutschland	Ausfuhr: Zusammen	Einfuhr: Empfang aus dem Ausland	Einfuhr: Versand der Seehafenstationen nach Deutschland	Einfuhr: Zusammen
		Tonnen			Tonnen		
Weizen	1907	184 669	65 649	250 318	20 013	60 838	80 851
	1908	159 608	133 785	293 393	20 769	47 268	68 037
	1909	164 020	139 618	303 638	42 674	48 486	91 160
	1910	251 935	176 153	428 088	38 441	23 656	62 097

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:24 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	Jahr	Ausfuhr			Einfuhr		
		Versand nach dem Ausland	Empfang der Seehafenstationen aus Deutschland	Zusammen	Empfang aus dem Ausland	Versand der Seehafenstationen nach Deutschland	Zusammen
		Tonnen			Tonnen		
Roggen	1907	33 384	218 389	251 773	16 928	35 017	51 945
	1908	86 009	448 382	534 391	8 796	23 640	32 436
	1909	139 727	426 563	566 290	10 183	25 708	35 891
	1910	119 896	552 326	672 222	13 727	91 934	105 661
Hafer	1907	96 243	264 280	360 523	14 913	15 910	30 823
	1908	113 914	293 296	407 210	9 805	14 416	24 221
	1909	133 601	205 368	338 969	16 809	29 002	45 811
	1910	162 164	236 545	398 709	11 415	20 706	32 121
Gerste	1907	6 936	55 020	61 956	186 087	452 503	638 590
	1908	10 317	107 813	118 130	166 808	415 412	582 220
	1909	12 095	51 932	64 027	160 867	629 486	790 353
	1910	17 697	75 703	93 400	128 868	758 989	887 857
Hirse, Buchweizen u. Hülsenfrüchte	1907	5 580	12 734	18 314	54 663	29 264	83 927
	1908	6 026	16 285	22 311	35 678	29 695	65 373
	1909	10 152	21 960	32 112	39 407	46 907	86 314
	1910	9 030	18 304	27 334	38 316	41 825	80 141
Mais	1907	19 095	5 358	24 453	62 975	237 310	300 285
	1908	20 525	4 038	24 563	41 862	104 966	146 828
	1909	38 767	3 483	42 250	51 532	102 700	154 232
	1910	56 533	2 987	59 520	32 035	63 338	95 373
Malz	1907	6 185	20 273	26 458	77 943	11 200	89 143
	1908	5 830	16 110	21 940	65 473	12 390	77 863
	1909	5 659	12 480	18 139	49 588	5 343	54 931
	1910	8 131	15 563	23 694	44 979	11 480	56 459
Leinsaat	1907	4 352	7 353	11 705	55 463	17 751	73 214
	1908	4 736	13 005	17 741	25 149	14 846	39 995
	1909	3 719	6 955	10 674	39 840	16 673	56 513
	1910	4 959	10 728	15 687	31 606	7 355	38 961
Sämereien	1907	24 660	17 692	42 352	26 191	24 306	50 497
	1908	24 632	18 591	43 223	26 999	26 279	53 278
	1909	29 746	20 555	50 301	31 924	25 977	57 901
	1910	22 832	19 632	42 464	32 826	26 846	59 672
Mehl und Mühlenfabrikate . . .	1907	41 725	121 785	163 510	19 212	135 766	154 978
	1908	66 255	137 521	203 776	15 171	123 587	138 758
	1909	61 242	173 591	234 833	12 091	150 768	162 859
	1910	77 174	167 557	244 731	19 005	162 037	181 042

Generated on 2019-07-31 13:24 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

	Jahr	Ausfuhr			Einfuhr		
		Versand nach dem Ausland	Empfang der Seehafenstationen aus Deutschland	Zusammen	Empfang aus dem Ausland	Versand der Seehafenstationen nach Deutschland	Zusammen
		Tonnen			Tonnen		
Kleie	1907	2 722	25 274	27 996	464 417	655 764	1 120 181
	1908	5 242	24 479	29 721	359 888	537 614	897 502
	1909	6 064	29 540	35 604	422 998	584 428	1 007 426
	1910	8 339	24 225	32 564	402 018	479 450	881 468
Kartoffeln	1907	28 405	230 371	258 776	247 342	12 914	260 256
	1908	25 734	208 789	234 523	232 447	14 043	246 490
	1909	68 498	210 803	279 301	254 675	11 301	265 976
	1910	214 602	227 274	441 876	202 867	17 280	220 147
Spiritus	1907	6 012	70 658	76 670	1 947	18 887	20 834
	1908	1 654	67 185	68 839	1 725	18 228	19 953
	1909	1 979	65 983	67 962	2 955	19 940	22 895
	1910	1 779	60 958	62 737	2 100	20 118	22 218
Rüben	1907	19 341	110 232	129 573	30 876	21 346	52 222
	1908	17 356	103 196	120 552	26 057	21 463	47 520
	1909	20 706	123 991	144 697	33 993	27 239	61 232
	1910	20 176	146 225	166 401	59 827	40 389	100 216
Rübensirup	1907	2 016	10 621	12 637	3 290	6 947	10 237
	1908	1 014	8 180	9 194	5 197	11 686	16 883
	1909	578	13 474	14 052	2 471	14 810	17 281
	1910	492	9 710	10 202	4 400	13 545	17 945
Rohzucker	1907	182	283 249	283 431	1 744	823	2 567
	1908	844	248 185	249 029	52 621	1 072	53 693
	1909	152	305 398	305 550	45 330	234	45 564
	1910	341	273 666	274 007	2 825	1 241	4 066
Raffinierter Zucker	1907	24 211	34 780	58 991	9 295	16 752	26 047
	1908	28 958	45 288	74 246	13 250	19 152	32 402
	1909	23 994	54 519	78 513	14 591	22 834	37 425
	1910	30 515	27 349	57 864	1 181	18 809	19 990
Düngemittel	1907	668 242	251 815	920 057	169 131	737 463	906 594
	1908	725 150	208 060	933 210	191 142	827 324	1 018 466
	1909	767 337	248 183	1 015 520	240 863	936 350	1 177 213
	1910	850 927	276 678	1 127 605	247 860	1 024 449	1 272 309
		Stück			Stück		
Pferde	1907	6 143	37 801	43 944	41 966	35 410	77 376
	1908	7 886	41 397	49 283	44 945	34 020	78 965
	1909	8 801	39 678	48 479	40 343	36 589	76 932
	1910	11 549	41 925	53 474	55 327	35 933	91 260

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:24 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	Jahr	Ausfuhr			Einfuhr		
		Versand nach dem Ausland	Empfang der Seehafenstationen aus Deutschland	Zusammen	Empfang aus dem Ausland	Versand der Seehafenstationen nach Deutschland	Zusammen
		Stück			Stück		
Rindvieh	1907	7 268	279 117	286 385	74 282	156 503	230 785
	1908	7 940	303 348	311 288	73 063	161 764	234 827
	1909	9 734	329 800	339 534	58 534	168 555	227 089
	1910	10 763	351 770	362 533	63 192	211 623	274 815
Schafe	1907	29 548	159 437	188 985	8 780	31 968	40 748
	1908	33 611	167 907	201 518	6 571	36 889	43 460
	1909	34 991	184 863	219 854	5 769	36 217	41 986
	1910	23 224	173 833	197 057	8 499	34 067	42 566
Schweine	1907	11 120	604 536	615 656	84 686	434 862	519 548
	1908	3 083	754 901	757 984	99 370	363 795	463 165
	1909	812	756 297	757 109	170 249	356 763	527 012
	1910	2 342	744 021	746 363	146 065	415 462	561 527
Geflügel	1907	120 936	330 561	451 497	8 397 163	92 384	8 489 547
	1908	192 243	452 545	644 788	9 689 630	75 873	9 765 503
	1909	247 070	459 231	706 301	9 856 769	27 681	9 884 450
	1910	280 825	539 091	819 916	8 865 142	31 446	8 896 588

Über die Durchfuhr von Ausland zu Ausland und den Verkehr zwischen dem Ausland und den deutschen Seehäfen gibt die nachstehende Übersicht Aufschluß:

	Jahr	Durchfuhr von Ausland zu Ausland	Versand der deutschen Seehäfen nach dem Ausland	Empfang der deutschen Seehäfen von dem Ausland	Zusammen
		Tonnen			
Weizen	1907	4 068	2 182	1 309	7 559
	1908	538	2 241	543	3 322
	1909	198	665	66 227	67 090
	1910	143	71	21 737	21 951
Roggen	1907	3 914	337	20 273	24 524
	1908	865	1 173	3 002	5 040
	1909	1 052	2 264	4 536	7 852
	1910	830	2 870	767	4 467

Generated on 2019-07-31 13:24 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

	Jahr	Durchfuhr von Ausland zu Ausland	Versand der deutschen Seehäfen nach dem Ausland	Empfang der deutschen Seehäfen von dem Ausland	Zusammen
		Tonnen			
Hafer	1907	3 329	459	49 774	53 562
	1908	4 710	849	38 533	44 092
	1909	2 279	1 178	122 358	125 815
	1910	5 641	1 489	88 291	95 421
Gerste	1907	1 857	25	74 291	76 173
	1908	1 704	33	48 304	50 041
	1909	1 096	42	96 308	97 446
	1910	1 405	3	62 817	64 225
Hirse, Buchweizen und Hülsenfrüchte	1907	1 399	543	165 673	167 615
	1908	458	938	167 833	169 229
	1909	1 383	1 904	237 273	240 560
	1910	1 499	1 438	240 749	243 686
Mais	1907	500	578	22 060	23 138
	1908	470	421	4 786	5 677
	1909	201	427	6 283	6 911
	1910	129	461	2 986	3 576
Malz	1907	23 759	8	9 340	33 107
	1908	20 543	57	12 003	32 603
	1909	20 203	1	10 347	30 551
	1910	23 365	105	11 235	34 705
Leinsaat	1907	966	658	37 852	39 476
	1908	913	499	38 908	40 320
	1909	82	1 976	28 058	30 116
	1910	56	850	27 215	28 121
Sämereien	1907	637	1 364	15 973	17 974
	1908	592	1 525	13 683	15 800
	1909	431	2 253	15 286	17 970
	1910	430	1 260	13 781	15 471
Mehl und Mühlenfabrikate	1907	2 798	746	1 040	4 584
	1908	4 253	502	939	5 694
	1909	1 596	798	1 283	3 677
	1910	2 265	793	1 318	4 376
Kleie	1907	481	455	118 557	119 493
	1908	1 015	454	76 484	77 953
	1909	181	1 292	86 778	88 251
	1910	305	531	89 484	90 320
Kartoffeln	1907	7 935	99	10 143	18 177
	1908	5 966	338	9 175	15 479
	1909	4 055	80	9 129	13 264
	1910	6 109	915	9 251	16 275

Generated on 2019-07-31 13:25 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

	Jahr	Durchfuhr von Ausland zu Ausland	Versand der deutschen Seehäfen nach dem Ausland	Empfang der deutschen Seehäfen von dem Ausland	Zusammen
		Tonnen			
Spiritus	1907	2 679	211	2 654	5 544
	1908	4 165	353	3 784	8 302
	1909	3 909	364	2 669	6 942
	1910	2 776	1 310	669	4 755
Rüben	1907	7 966	21	123	8 110
	1908	6 226	—	254	6 480
	1909	5 254	—	242	5 496
	1910	4 642	—	491	5 133
Rübensirup	1907	211	—	2 689	2 900
	1908	110	10	7 678	7 798
	1909	202	—	7 931	8 133
	1910	187	—	7 381	7 568
Rohzucker	1907	1	3	12 860	12 864
	1908	1	–	62 737	62 738
	1909	27	—	63 053	63 080
	1910	—	581	13 537	14 118
Raffinierter Zucker	1907	41 345	1	37 054	78 400
	1908	38 821	4	56 665	95 490
	1909	36 625	—	10 132	46 757
	1910	34 418	22	35 642	70 082
Düngemittel	1907	12 634	21 943	705	35 282
	1908	4 724	32 008	676	37 408
	1909	1 340	51 224	1 270	53 834
	1910	826	68 926	1 462	71 214
			Stück		
Pferde	1907	2 221	1 739	9 039	12 999
	1908	961	949	7 844	9 754
	1909	1 543	2 466	7 939	11 948
	1910	1 245	1 028	9 350	11 623
Rindvieh	1907	113	647	39 268	40 028
	1908	298	437	45 914	46 649
	1909	148	13 181	49 266	62 595
	1910	2	1 307	63 245	64 554
Schafe	1907	5 864	43	—	5 907
	1908	2 597	136	—	2 733
	1909	2 108	828	—	2 936
	1910	1 316	31	120	1 467
Schweine	1907	236	13 436	—	13 672
	1908	69	2 939	—	3 008
	1909	—	34 292	—	34 292
	1910	—	79	2	81

Generated on 2019-07-31 13:28 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

	Jahr	Durchfuhr von Ausland zu Ausland	Versand der deutschen Seehäfen nach dem Ausland	Empfang der deutschen Seehäfen von dem Ausland	Zusammen
		Stück			
Geflügel	1907	216 603	1 127	34 748	252 478
	1908	323 654	88	30 907	354 649
	1909	410 685	1 096	37 818	449 599
	1910	44	63	47 154	47 261

3. Erzeugnisse der Forstwirtschaft.

Es wurden befördert	Jahr	Überhaupt	Davon kommen auf den Verkehr im Inland	Davon kommen auf den Verkehr mit dem Ausland	Im engeren Lokalverkehr der einzelnen Verkehrsbezirke	Im Wechselverkehr der deutschen Verkehrsbezirke ohne die Seehafenstationen
		Tonnen				
Rundholz	1907	4 443 242	3 590 521	852 721	2 117 639	1 349 611
	1908	4 285 945	3 492 796	793 149	2 093 261	1 296 800
	1909	4 145 322	3 450 224	695 098	2 084 683	1 249 850
	1910	4 384 457	3 692 677	691 780	2 222 690	1 372 762
Nutzholz, europäisches	1907	6 914 696	6 250 517	664 179	2 445 963	3 022 023
	1908	6 406 026	5 870 063	535 963	2 224 619	2 905 610
	1909	6 787 010	6 207 265	579 745	2 295 133	3 136 607
	1910	7 299 338	6 693 601	605 737	2 504 962	3 336 854
Nutzholz, außereuropäisches . .	1907	275 468	250 721	24 747	70 194	115 755
	1908	264 504	239 116	25 388	71 793	112 685
	1909	277 770	254 756	23 014	78 447	111 797
	1910	331 098	305 136	25 962	76 601	156 049
Brennholz, Grubenholz, Schwellen .	1907	7 396 218	6 774 923	621 295	3 030 009	3 429 147
	1908	8 054 472	7 252 104	802 368	3 234 591	3 671 868
	1909	7 434 319	6 700 820	733 499	2 982 912	3 421 936
	1910	7 471 627	6 788 597	683 030	2 985 436	3 488 818
Borke	1907	312 373	210 432	101 941	83 288	94 472
	1908	292 628	197 176	95 452	81 741	83 641
	1909	323 623	217 211	106 412	90 327	91 701
	1910	342 607	236 416	106 191	93 228	100 152

Generated on 2019-07-31 13:24 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Der Verkehr zwischen den deutschen Verkehrsbezirken (ohne die Seehäfen) und dem Ausland (mit den deutschen Seehäfen) war in der

	Jahr	Ausfuhr			Einfuhr		
		Versand nach dem Ausland	Empfang der Seehafenstationen aus Deutschland	Zusammen	Empfang aus dem Ausland	Versand der Seehafenstationen nach Deutschland	Zusammen
		Tonnen			Tonnen		
Rundholz	1907	33 440	84 159	117 599	804 362	39 112	843 474
	1908	44 104	68 507	112 611	742 119	34 228	776 347
	1909	50 115	73 188	123 303	637 000	42 503	679 503
	1910	53 866	75 114	128 980	626 801	22 111	648 912
Nutzholz, europäisches	1907	63 456	220 221	283 677	493 070	562 310	1 055 380
	1908	75 194	197 246	272 440	362 350	542 588	904 938
	1909	75 077	232 336	307 413	402 239	543 189	945 428
	1910	91 002	270 148	361 150	414 719	581 637	996 356
Nutzholz, außereuropäisches . .	1907	14 527	8 949	23 476	6 087	55 793	61 880
	1908	12 062	7 278	19 340	9 136	47 360	56 496
	1909	12 198	7 511	19 709	6 947	57 001	63 948
	1910	15 337	9 348	24 685	7 413	63 138	70 551
Brennholz, Grubenholz, Schwellen .	1907	156 086	119 930	276 016	442 413	195 837	638 250
	1908	145 162	143 529	288 691	640 183	202 116	842 299
	1909	131 003	112 598	243 601	591 778	183 374	775 152
	1910	133 545	133 035	266 580	539 593	181 308	720 901
Borke	1907	7 610	2 241	9 851	84 835	30 431	115 266
	1908	7 386	1 670	9 056	77 712	30 124	107 836
	1909	8 554	1 742	10 296	90 238	33 441	123 679
	1910	9 719	1 680	11 399	84 613	41 356	125 969

Über die Durchfuhr von Ausland zu Ausland und den Verkehr zwischen dem Ausland und den deutschen Seehäfen gibt die nachstehende Übersicht Aufschluß:

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:25 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	Jahr	Durchfuhr von Ausland zu Ausland	Versand der deutschen Seehäfen nach dem Ausland	Empfang der deutschen Seehäfen von dem Ausland	Zusammen
		Tonnen			
Rundholz	1907	2 651	20	12 248	14 919
	1908	1 277	128	5 521	6 926
	1909	1 277	2	6 704	7 983
	1910	2 315	72	8 726	11 113
Nutzholz, europäisches .	1907	36 472	644	70 537	107 653
	1908	33 730	759	63 930	98 419
	1909	34 318	1 106	67 005	102 429
	1910	30 088	1 073	68 855	100 016
Nutzholz, außereurop. . .	1907	374	3 627	132	4 133
	1908	124	3 811	255	4 190
	1909	83	3 704	82	3 869
	1910	57	3 088	67	3 212
Brennholz, Grubenholz u. Schwellen	1907	1 749	79	20 968	22 796
	1908	910	110	16 003	17 023
	1909	662	87	9 969	10 718
	1910	428	139	9 325	9 892
Borke	1907	3 315	4 474	1 707	9 496
	1908	2 304	6 071	1 979	10 354
	1909	1 350	4 958	1 312	7 620
	1910	1 394	8 077	2 388	11 859

4. Erzeugnisse des Berg- und Hüttenwesens.

Es wurden befördert	Jahr	Überhaupt	Davon kommen auf den Verkehr im Inland	Davon kommen auf den Verkehr mit dem Ausland	Im engeren Lokalverkehr der einzelnen Verkehrsbezirke	Im Wechselverkehr der deutschen Verkehrsbezirke ohne die Seehafenstationen
		Tonnen				
Steinkohlen . . .	1907	97 803 745	80 389 529	17 414 216	24 373 171	51 496 452
	1908	103 501 893	86 043 518	17 458 375	24 980 080	56 362 864
	1909	101 909 113	84 344 740	17 564 373	22 855 136	56 727 168
	1910	101 531 157	84 215 506	17 315 651	22 154 881	57 001 751

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:25 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Es wurden befördert	Jahr	Überhaupt	Davon kommen auf den Verkehr		Im engeren Lokalverkehr der einzelnen Verkehrsbezirke	Im Wechselverkehr der deutschen Verkehrsbezirke ohne die Seehafenstationen
			im Inland	mit dem Ausland		
		Tonnen				
Steinkohlenbriketts	1907	3 648 791	2 875 924	772 867	580 379	2 074 787
	1908	4 250 893	3 361 755	889 138	687 716	2 423 592
	1909	4 251 249	3 399 869	851 380	780 982	2 436 757
	1910	4 688 858	3 689 621	999 237	710 650	2 752 268
Steinkohlenkoks . .	1907	17 743 981	12 005 143	5 738 838	2 862 554	8 691 173
	1908	16 392 137	11 096 261	5 295 876	2 580 276	8 024 250
	1909	16 649 658	12 012 824	4 636 834	2 482 034	8 976 202
	1910	19 286 507	12 991 218	6 295 289	2 683 599	9 728 337
Braunkohlen, rohe .	1907	17 554 649	10 505 704	7 048 945	7 224 890	3 258 652
	1908	17 603 948	10 495 911	7 108 037	7 152 047	3 323 414
	1909	16 809 142	10 325 760	6 483 382	7 432 799	2 865 062
	1910	17 278 827	11 179 454	6 099 373	7 726 636	3 418 737
Braunkohlenbriketts und Koks . . .	1907	12 307 551	11 811 202	496 349	5 797 694	5 803 387
	1908	13 118 150	12 575 336	542 814	5 092 124	7 251 559
	1909	14 939 697	14 323 466	616 231	5 509 418	8 550 071
	1910	15 189 879	14 639 149	550 730	6 431 217	7 919 291
Eisenerz	1907	13 913 176	10 876 122	3 037 054	2 459 865	8 153 305
	1908	12 070 299	9 661 000	2 409 299	1 880 246	7 531 698
	1909	12 487 552	10 216 556	2 270 996	1 839 392	8 195 863
	1910	15 138 262	12 014 922	3 123 340	2 518 888	9 281 493
Eisen, roh, aller Art	1907	5 646 814	4 427 464	1 219 350	989 205	3 362 411
	1908	4 498 661	3 365 596	1 133 065	866 363	2 453 662
	1909	4 951 786	3 634 592	1 317 194	848 216	2 745 547
	1910	5 943 980	4 455 026	1 488 954	1 091 839	3 307 601
Luppen von Schweißeisen . .	1907	2 062 325	1 743 296	319 029	935 606	802 971
	1908	2 109 774	1 764 278	345 496	1 053 401	706 069
	1909	2 242 723	1 874 326	368 397	1 086 919	782 604
	1910	2 596 870	2 218 151	378 719	1 221 969	988 060

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:25 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Es wurden befördert	Jahr	Überhaupt	Davon kommen auf den Verkehr		Im engeren Lokalverkehr der einzelnen Verkehrsbezirke	Im Wechselverkehr der deutschen Verkehrsbezirke ohne die Seehafenstationen
			im Inland	mit dem Ausland		
		Tonnen				
Eisen- und Stahlbruch	1907	3 163 335	2 914 436	248 899	1 245 061	1 554 073
	1908	3 089 626	2 838 044	251 582	1 151 199	1 583 385
	1909	3 290 825	3 033 431	257 394	1 221 945	1 702 581
	1910	3 780 498	3 529 699	250 799	1 482 089	1 934 193
Eisen und Stahl . .	1907	7 471 181	6 308 442	1 162 739	1 718 664	4 023 895
	1908	6 834 907	5 676 575	1 158 332	1 584 680	3 574 565
	1909	7 240 010	6 104 512	1 135 498	1 624 271	3 882 870
	1910	8 299 391	7 074 440	1 224 951	1 857 109	4 536 450
Eisenbahnschienen .	1907	2 018 804	1 875 584	143 220	660 916	1 105 829
	1908	2 083 695	1 969 822	113 873	719 200	1 152 256
	1909	1 903 790	1 787 337	116 453	705 489	985 565
	1910	1 911 976	1 794 125	117 851	718 404	965 419
Eiserne Eisenbahnschwellen . . .	1907	493 314	401 886	91 428	106 597	275 503
	1908	494 791	426 346	68 445	124 741	289 398
	1909	360 861	303 668	57 193	100 264	197 691
	1910	363 911	316 411	47 500	107 032	198 032
Eiserne Achsen . .	1907	440 036	370 317	69 719	91 629	253 376
	1908	433 890	360 538	73 352	93 915	244 635
	1909	384 977	336 526	48 451	86 707	231 910
	1910	411 578	349 857	61 721	88 167	238 700
Eiserne Dampfkessel	1907	1 995 684	1 602 674	393 010	430 381	913 689
	1908	1 933 140	1 525 376	407 734	393 915	888 733
	1909	1 950 163	1 551 610	398 553	403 035	880 401
	1910	2 226 905	1 752 643	474 262	460 743	981 724
Eiserne Röhren . .	1907	1 143 446	991 662	151 784	247 532	650 671
	1908	1 068 179	882 878	185 301	219 901	580 049
	1909	1 110 454	929 205	181 249	237 057	603 354
	1910	1 219 067	1 021 337	197 730	252 835	679 421
Eisen- und Stahldraht	1907	766 554	633 265	133 289	159 265	342 515
	1908	896 697	741 665	155 032	141 966	425 505
	1909	1 008 893	833 749	175 144	167 803	487 066
	1910	1 142 341	925 913	216 428	182 986	541 914

Generated on 2019-07-31 13:25 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Es wurden befördert	Jahr	Überhaupt	Davon kommen auf den Verkehr		Im engeren Lokalverkehr der einzelnen Verkehrsbezirke	Im Wechselverkehr der deutschen Verkehrsbezirke ohne die Seehafenstationen
			im Inland	mit dem Ausland		
		Tonnen				
Eisen- und Stahlwaren	1907	2 243 672	2 019 208	224 464	559 626	1 161 994
	1908	2 291 471	2 058 368	233 103	631 723	1 148 962
	1909	2 086 490	1 882 171	204 319	513 658	1 079 126
	1910	2 383 272	2 084 603	298 669	567 921	1 196 825
Sonstige Metallwaren	1907	220 491	184 064	36 427	44 134	114 000
	1908	264 759	217 189	47 570	47 427	136 007
	1909	283 593	230 397	53 196	51 301	152 312
	1910	391 005	333 412	57 593	64 150	229 246
Erze, rohe, Bleierze	1907	524 895	367 329	157 566	161 207	169 409
	1908	558 569	430 399	128 170	203 888	201 813
	1909	531 655	422 484	109 171	209 334	187 427
	1910	744 431	417 105	327 326	207 058	188 577
Kupfererze, Kupferstein	1907	180 325	145 574	34 751	42 554	83 500
	1908	123 826	102 131	21 695	32 610	49 969
	1909	117 352	98 428	18 924	25 660	56 694
	1910	122 230	91 294	30 936	28 597	53 143
Übrige Erze . . .	1907	2 300 131	1 711 931	588 200	534 371	1 091 072
	1908	2 155 247	1 581 618	573 629	511 690	990 829
	1909	1 906 320	1 499 665	406 655	517 071	920 433
	1910	2 502 371	1 955 084	547 287	811 917	1 080 699
Blei	1907	353 121	316 625	36 496	129 200	160 737
	1908	356 835	318 854	37 981	119 237	176 342
	1909	360 901	324 616	36 285	120 797	169 390
	1910	327 813	295 080	32 733	119 823	158 497
Zink	1907	369 642	287 541	82 101	94 384	149 096
	1908	383 662	291 014	92 648	92 092	154 062
	1909	391 932	302 727	89 205	91 486	160 253
	1910	441 141	347 092	94 049	104 190	188 364
Salz	1907	1 718 924	1 625 675	93 249	490 216	1 035 489
	1908	1 746 731	1 667 535	79 196	540 488	1 027 785
	1909	1 829 259	1 732 833	96 426	544 129	1 069 497
	1910	1 904 344	1 786 809	117 535	601 074	1 068 362

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:25 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Der Verkehr zwischen den deutschen Verkehrsbezirken (ohne die Seehäfen) und dem Ausland (mit den deutschen Seehäfen) war in der

	Jahr	Ausfuhr			Einfuhr		
		Versand nach dem Ausland	Empfang der Seehafenstationen aus Deutschland	Zusammen	Empfang aus dem Ausland	Versand der Seehafenstationen nach Deutschland	Zusammen
		Tonnen			Tonnen		
Steinkohlen . . .	1907	15 883 015	3 515 851	19 398 866	1 262 274	1 004 055	2 266 329
	1908	15 972 249	3 865 202	19 837 451	1 168 640	835 372	2 004 012
	1909	16 178 106	3 849 612	20 027 718	1 164 295	912 824	2 077 119
	1910	16 158 046	4 247 509	20 405 555	1 048 202	811 365	1 859 567
Steinkohlenbriketts	1907	709 478	150 418	859 896	57 066	70 340	127 406
	1908	843 678	181 968	1 025 646	36 014	68 479	104 493
	1909	781 777	147 150	928 927	59 819	34 980	94 799
	1910	924 145	192 568	1 116 713	70 853	34 135	104 988
Steinkohlenkoks . .	1907	5 331 516	409 677	5 741 193	397 668	41 739	439 407
	1908	4 960 555	451 085	5 411 640	327 031	40 650	367 681
	1909	4 414 532	498 097	4 912 629	216 230	56 491	272 721
	1910	5 881 505	532 440	6 413 945	408 781	46 842	455 623
Braunkohlen, rohe .	1907	3 710	3 019	6 729	6 907 485	19 143	6 926 628
	1908	3 493	909	4 402	7 004 540	19 541	7 024 081
	1909	36 387	9 574	45 961	6 377 121	18 325	6 395 446
	1910	36 218	8 357	44 575	6 003 608	25 724	6 029 332
Braunkohlenbriketts und Koks . . .	1907	449 376	197 859	647 235	46 621	12 262	58 883
	1908	485 962	224 098	710 060	56 645	7 555	64 200
	1909	549 253	255 044	804 297	66 744	8 933	75 677
	1910	476 425	280 480	756 905	74 267	8 161	82 428
Eisenerz	1907	430 487	2 048	432 535	2 227 525	260 904	2 488 429
	1908	371 268	1 970	373 238	1 862 181	247 086	2 109 267
	1909	418 136	2 423	420 559	1 813 479	178 878	1 992 357
	1910	583 373	33 348	616 721	2 534 747	181 193	2 715 940
Eisen, roh, aller Art	1907	293 607	28 637	322 244	908 895	47 211	956 106
	1908	342 148	15 516	357 664	775 558	30 055	805 613
	1909	369 430	21 812	391 242	938 951	19 017	957 968
	1910	530 874	32 924	563 798	949 470	22 662	972 132

Generated on 2019-07-31 13:25 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

	Jahr	Ausfuhr			Einfuhr		
		Versand nach dem Ausland	Empfang der Seehafenstationen aus Deutschland	Zusammen	Empfang aus dem Ausland	Versand der Seehafenstationen nach Deutschland	Zusammen
		Tonnen			Tonnen		
Luppen von Schweißeisen . .	1907	127 197	1 937	129 134	182 828	2 782	185 610
	1908	176 259	2 608	178 867	163 857	2 200	166 057
	1909	208 853	1 559	210 412	158 824	3 244	162 068
	1910	193 151	3 760	196 911	185 028	4 362	189 390
Eisen- und Stahlbruch	1907	82 264	35 425	117 689	160 704	79 877	240 581
	1908	112 551	30 070	142 621	126 254	73 390	199 644
	1909	100 595	33 163	133 758	154 217	75 742	229 959
	1910	88 604	30 477	119 081	160 529	82 940	243 469
Eisen und Stahl. .	1907	1 010 937	493 312	1 564 249	104 938	72 571	177 509
	1908	1 037 814	455 604	1 493 418	91 834	61 726	153 560
	1909	987 596	524 061	1 511 657	116 892	73 310	190 202
	1910	1 059 324	596 686	1 656 010	145 704	84 195	229 899
Eisenbahnschienen.	1907	122 494	87 297	209 791	15 581	21 542	37 123
	1908	93 102	75 557	168 659	16 123	22 809	38 932
	1909	93 660	74 864	168 524	21 814	21 419	43 233
	1910	98 549	83 938	182 487	17 281	26 364	43 645
Eiserne Eisenbahnschwellen . . .	1907	84 633	14 781	99 414	5 030	5 005	10 035
	1908	52 155	10 503	62 658	15 275	1 704	16 979
	1909	48 054	5 263	53 317	8 800	450	9 250
	1910	37 790	10 935	48 725	9 700	412	10 112
Eiserne Achsen . .	1907	65 661	22 460	88 121	1 013	2 852	3 865
	1908	65 682	18 675	84 357	1 870	3 313	5 183
	1909	46 158	15 323	61 481	1 330	2 586	3 916
	1910	58 188	20 798	78 986	3 341	2 192	5 533
Eiserne Dampfkessel	1907	278 192	170 034	448 226	45 975	88 570	134 545
	1908	304 924	163 579	468 503	43 021	79 149	122 170
	1909	306 719	177 446	484 165	36 341	90 728	127 069
	1910	382 541	219 552	602 093	46 682	90 624	137 306
Eiserne Röhren . .	1907	131 915	82 624	214 539	6 430	10 835	17 265
	1908	167 828	72 465	240 293	8 359	10 463	18 822
	1909	154 884	78 925	233 809	8 747	9 869	18 616
	1910	187 478	77 990	265 468	4 664	11 091	15 755

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:25 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	Jahr	Ausfuhr			Einfuhr		
		Versand nach dem Ausland	Empfang der Seehafenstationen aus Deutschland	Zusammen	Empfang aus dem Ausland	Versand der Seehafenstationen nach Deutschland	Zusammen
		Tonnen			Tonnen		
Eisen- u. Stahldraht	1907	118 928	126 041	244 969	12 261	5 444	17 705
	1908	143 275	168 239	311 514	10 178	5 955	16 133
	1909	157 436	171 025	328 461	15 978	7 855	23 833
	1910	199 187	191 033	390 220	16 041	9 980	26 021
Eisen- u. Stahlwaren	1907	192 702	234 855	427 557	16 247	62 733	78 980
	1908	200 139	216 968	417 107	17 189	60 715	77 904
	1909	175 689	235 713	411 402	15 613	53 674	69 287
	1910	268 433	259 493	527 926	17 075	60 364	77 439
Sonstige Metallwaren	1907	21 439	18 040	39 479	13 191	7 890	21 081
	1908	23 177	22 453	45 630	22 623	11 302	33 925
	1909	21 255	19 120	40 375	30 359	7 664	38 023
	1910	33 732	31 881	65 613	21 831	8 135	29 966
Erze, rohe, Bleierze	1907	21 653	1 339	22 992	133 082	35 374	168 456
	1908	23 294	1 235	24 529	104 241	23 463	127 704
	1909	32 850	1 001	33 851	74 889	24 722	99 611
	1910	34 545	1 349	35 894	290 539	20 121	310 660
Kupfererze, Kupferstein	1907	15 700	1 948	17 648	16 130	17 572	33 702
	1908	5 546	1 064	6 610	13 017	18 488	31 505
	1909	4 953	1 260	6 213	12 721	14 814	27 535
	1910	7 291	1 798	9 089	22 421	7 756	30 177
Übrige Erze . . .	1907	81 072	2 806	83 878	477 083	83 682	560 765
	1908	123 408	1 191	124 599	421 031	77 908	498 939
	1909	108 104	2 130	110 234	278 170	60 031	338 201
	1910	109 503	2 339	111 842	410 115	60 129	470 244
Blei	1907	28 741	16 066	44 807	6 833	10 622	17 455
	1908	31 054	13 928	44 982	5 740	9 347	15 087
	1909	31 355	22 960	54 315	3 642	11 469	15 111
	1910	27 713	8 360	36 073	3 752	8 400	12 152
Zink	1907	49 551	37 885	87 436	28 062	6 176	34 238
	1908	57 585	38 879	96 464	30 632	5 981	36 613
	1909	53 525	45 259	98 784	30 160	5 729	35 889
	1910	59 005	49 032	108 037	30 867	5 506	36 373
Salz	1907	70 583	88 733	159 316	12 379	11 237	23 616
	1908	66 440	87 726	154 166	8 057	11 536	19 593
	1909	82 100	107 403	189 503	10 010	11 804	21 814
	1910	95 963	102 884	198 847	9 583	14 489	24 072

Generated on 2019-07-31 13:27 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Über die Durchfuhr von Ausland zu Ausland und den Verkehr zwischen dem Ausland und den deutschen Seehäfen gibt nachstehende Übersicht Aufschluß:

	Jahr	Durchfuhr von Ausland zu Ausland	Versand der deutschen Seehäfen nach dem Ausland	Empfang der deutschen Seehäfen von dem Ausland	Zusammen
		Tonnen			
Steinkohlen	1907	264 025	4 882	20	268 927
	1908	293 057	24 394	35	317 486
	1909	181 745	40 157	70	221 972
	1910	97 914	11 376	113	109 403
Steinkohlenbriketts	1907	6 323	—	—	6 323
	1908	9 401	25	20	9 446
	1909	9 742	42	—	9 784
	1910	4 059	180	—	4 239
Steinkohlenkoks	1907	8 908	746	—	9 654
	1908	7 690	600	—	8 290
	1909	5 653	419	—	6 072
	1910	4 354	649	—	5 003
Braunkohlen, rohe	1907	137 620	1	129	137 750
	1908	99 890	—	114	100 004
	1909	69 681	—	193	69 874
	1910	59 457	—	90	59 547
Braunkohlenbriketts und Koks	1907	352	—	—	352
	1908	167	40	—	207
	1909	234	—	—	234
	1910	38	—	—	38
Eisenerz	1907	190 027	189 003	12	379 042
	1908	64 596	111 244	10	175 850
	1909	144	39 196	41	39 381
	1910	52	3 168	—	3 220
Eisen, roh, aller Art	1907	8 965	7 063	820	16 848
	1908	6 928	7 611	820	15 359
	1909	3 833	2 497	2 483	8 813
	1910	4 674	1 382	2 554	8 610

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:25 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	Jahr	Durchfuhr von Ausland zu Ausland	Versand der deutschen Seehäfen nach dem Ausland	Empfang der deutschen Seehäfen von dem Ausland	Zusammen
		Tonnen			
Luppen von Schweißeisen	1907	7 776	1 213	15	9 004
	1908	4 737	638	5	5 380
	1909	184	536	—	720
	1910	—	535	5	540
Eisen- und Stahlbruch	1907	5 072	760	99	5 931
	1908	11 985	773	19	12 777
	1909	1 283	1 293	6	2 582
	1910	936	675	55	1 666
Eisen und Stahl . . .	1907	35 343	6 737	4 784	46 864
	1908	22 379	7 232	4 073	33 684
	1909	18 782	6 862	5 366	31 010
	1910	7 264	4 999	7 660	19 923
Eisenbahnschienen . .	1907	5 050	70	22	5 142
	1908	4 588	30	30	4 648
	1909	809	121	49	979
	1910	484	43	1 494	2 021
Eiserne Eisenbahnschwellen	1907	1 765	—	—	1 765
	1908	1 005	10	—	1 015
	1909	339	—	—	339
	1910	10	—	—	10
Eiserne Achsen . . .	1907	3 000	21	24	3 045
	1908	5 760	28	12	5 800
	1909	911	38	14	963
	1910	93	96	3	192
Eiserne Dampfkessel .	1907	33 426	32 900	2 517	68 843
	1908	30 792	26 205	2 792	59 789
	1909	21 315	32 310	1 868	55 493
	1910	9 885	33 283	1 871	45 039
Eiserne Röhren	1907	8 828	718	3 893	13 439
	1908	6 632	548	1 934	9 114
	1909	14 688	792	2 138	17 618
	1910	2 997	402	2 189	5 588

Generated on 2019-07-31 13:25 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

	Jahr	Durchfuhr von Ausland zu Ausland	Versand der deutschen Seehäfen nach dem Ausland	Empfang der deutschen Seehäfen von dem Ausland	Zusammen
		Tonnen			
Eisen- und Stahldraht .	1907	1 124	581	395	2 100
	1908	876	637	66	1 579
	1909	1 269	429	32	1 730
	1910	191	871	138	1 200
Eisen- und Stahlwaren	1907	6 290	3 442	5 783	15 515
	1908	6 325	3 852	5 598	15 775
	1909	4 870	2 828	5 319	13 017
	1910	4 943	2 674	5 544	13 161
Sonstige Metallwaren .	1907	939	527	331	1 797
	1908	1 104	511	155	1 770
	1909	950	571	61	1 582
	1910	801	659	570	2 030
Erze, rohe, Bleierze .	1907	129	2 657	45	2 831
	1908	51	523	61	635
	1909	6	1 402	24	1 432
	1910	64	2 144	34	2 242
Kupfererze, Kupferstein	1907	215	2 689	17	2 921
	1908	769	2 134	229	3 132
	1909	72	1 173	5	1 250
	1910	58	1 137	29	1 224
Übrige Erze	1907	5 869	24 145	31	30 045
	1908	2 936	26 155	99	29 190
	1909	95	20 286	—	20 381
	1910	59	27 576	34	27 669
Blei	1907	342	190	390	922
	1908	324	90	773	1 187
	1909	205	166	917	1 288
	1910	128	47	1 093	1 268
Zink	1907	2 121	508	1 859	4 488
	1908	2 094	372	1 965	4 431
	1909	2 494	161	2 865	5 520
	1910	768	190	3 219	4 177
Salz	1907	1 109	9 132	46	10 287
	1908	1 150	3 468	81	4 699
	1909	768	3 489	59	4 316
	1910	1 360	10 523	106	11 989

Generated on 2019-07-31 13:25 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

5. Bedürfnisse des Bauwesens.

Es wurden befördert	Jahr	Überhaupt	Davon kommen auf den Verkehr im Inland	Davon kommen auf den Verkehr mit dem Ausland	Im engeren Lokalverkehr der einzelnen Verkehrsbezirke	Im Wechselverkehr der deutschen Verkehrsbezirke ohne die Seehafenstationen
		Tonnen				
Zement	1907	4 839 770	4 626 992	212 778	1 714 886	2 543 434
	1908	4 554 923	4 383 711	171 212	1 710 336	2 371 681
	1909	4 894 164	4 720 919	173 245	1 770 327	2 618 962
	1910	5 875 207	5 597 901	277 306	2 081 596	3 110 304
Dachpappe	1907	229 596	225 222	4 374	102 066	94 008
	1908	221 484	217 592	3 892	100 994	89 461
	1909	248 983	244 350	4 633	108 571	106 761
	1910	274 540	270 216	4 324	123 125	114 916
Erde	1907	18 249 964	17 268 164	981 800	9 849 650	7 135 215
	1908	18 231 254	17 297 358	933 896	9 967 079	7 100 004
	1909	18 818 231	17 927 206	891 025	10 149 432	7 540 817
	1910	21 127 437	20 175 662	951 775	11 505 231	8 350 233
Kalk	1907	4 236 002	3 832 916	403 086	1 730 523	1 986 489
	1908	3 845 713	3 484 621	361 092	1 613 258	1 767 428
	1909	4 091 054	3 753 339	337 715	1 703 502	1 942 271
	1910	4 759 660	4 364 667	394 993	1 938 697	2 305 521
Tonröhren	1907	753 220	737 782	15 438	360 955	342 043
	1908	786 326	768 836	17 490	371 228	355 218
	1909	788 803	769 849	18 954	371 681	365 800
	1910	908 955	884 792	24 163	438 980	410 765
Schiefer	1907	192 641	162 447	30 194	62 460	88 402
	1908	167 467	135 807	31 660	56 911	70 628
	1909	175 409	134 943	40 466	52 966	74 740
	1910	159 478	129 076	30 402	44 966	75 913
Steine, bearbeitete .	1907	914 332	838 317	76 015	316 294	481 223
	1908	800 874	718 723	82 151	279 012	402 412
	1909	772 189	699 489	72 700	280 835	371 231
	1910	896 857	816 218	80 639	324 515	441 390
Steine, gebrannte .	1907	36 579 297	35 790 608	788 689	21 241 174	13 804 088
	1908	35 445 020	34 674 069	770 951	19 595 777	14 374 959
	1909	35 420 083	34 688 556	731 527	19 296 649	14 626 842
	1910	42 406 003	41 505 590	900 413	24 275 397	16 436 259
Teer und Asphalt .	1907	1 539 825	1 415 744	124 081	707 802	601 170
	1908	1 552 451	1 417 914	134 537	715 828	611 892
	1909	1 613 779	1 497 262	116 517	738 900	659 881
	1910	1 739 469	1 599 026	140 443	767 456	718 703

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:25 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Der Verkehr zwischen den deutschen Verkehrsbezirken (ohne die Seehäfen) und dem Ausland (mit den deutschen Seehäfen) war in der

	Jahr	Ausfuhr: Versand nach dem Ausland	Ausfuhr: Empfang der Seehafenstationen aus Deutschland	Ausfuhr: Zusammen	Einfuhr: Empfang aus dem Ausland	Einfuhr: Versand der Seehafenstationen nach Deutschland	Einfuhr: Zusammen
		Tonnen			Tonnen		
Zement	1907	87 441	242 673	330 114	98 160	125 999	224 159
	1908	100 248	183 077	283 325	49 941	118 617	168 558
	1909	95 145	201 553	296 698	64 512	130 077	194 589
	1910	169 571	268 793	438 364	87 725	137 208	224 933
Dachpappe	1907	3 254	7 391	10 645	580	21 757	22 337
	1908	2 545	8 161	10 707	810	18 976	19 786
	1909	2 796	8 230	11 026	1 151	20 788	21 939
	1910	3 037	8 522	11 559	658	23 653	24 311
Erde	1907	431 455	219 838	651 293	523 395	63 461	586 856
	1908	431 146	165 745	596 891	483 741	64 530	548 271
	1909	404 258	175 741	579 999	466 442	61 216	527 658
	1910	467 488	232 000	699 488	461 801	88 198	549 999
Kalk	1907	48 569	106 858	155 427	320 696	9 046	329 742
	1908	54 173	97 348	151 521	276 340	6 587	282 927
	1909	46 309	98 582	144 891	288 607	8 984	297 591
	1910	64 922	113 352	178 274	328 263	7 097	335 360
Tonröhren	1907	9 666	27 305	36 971	3 654	7 479	11 133
	1908	13 106	27 957	41 063	3 064	8 433	11 497
	1909	14 721	23 955	38 676	2 618	8 413	11 031
	1910	19 108	27 205	46 313	4 172	7 842	12 014
Schiefer	1907	3 297	3 640	6 937	23 539	7 945	31 484
	1908	3 003	2 887	5 890	25 527	5 381	30 908
	1909	10 844	3 095	13 939	27 075	4 142	31 217
	1910	2 889	2 696	5 585	26 460	5 501	31 961
Steine, bearbeitete	1907	12 533	25 500	38 033	59 141	15 300	74 441
	1908	16 181	24 199	40 380	59 360	13 100	72 460
	1909	11 598	33 050	44 648	55 617	14 373	69 990
	1910	21 290	32 679	53 969	53 006	17 634	70 640
Steine, gebrannte	1907	509 767	417 803	927 570	228 807	327 543	556 350
	1908	512 483	383 656	896 139	203 908	319 677	523 585
	1909	472 615	482 576	955 191	218 447	282 489	500 936
	1910	605 235	464 849	1 070 084	256 767	329 085	585 852
Teer und Asphalt	1907	45 593	56 629	102 222	68 914	50 143	119 057
	1908	52 814	48 524	101 338	71 780	41 670	113 450
	1909	55 115	52 065	107 180	51 995	46 416	98 411
	1910	62 844	57 840	120 684	65 287	55 027	120 314

Generated on 2019-07-31 13:25 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Über die Durchfuhr von Ausland zu Ausland und den Verkehr zwischen dem Ausland und den deutschen Seehäfen gibt nachstehende Übersicht Aufschluß:

	Jahr	Durchfuhr von Ausland zu Ausland	Versand der deutschen Seehäfen nach dem Ausland	Empfang der deutschen Seehäfen von dem Ausland	Zusammen
		Tonnen			
Zement	1907	26 914	203	60	27 177
	1908	20 478	542	3	21 023
	1909	13 087	403	98	13 588
	1910	19 292	423	295	20 010
Dachpappe	1907	251	238	51	540
	1908	173	340	24	537
	1909	462	223	1	686
	1910	300	329	—	629
Erde	1907	22 071	4 302	577	26 950
	1908	14 445	3 702	862	19 009
	1909	14 191	4 536	1 598	20 325
	1910	13 465	4 971	4 050	22 486
Kalk	1907	33 625	—	196	33 821
	1908	30 127	10	442	30 579
	1909	2 563	33	203	2 799
	1910	1 628	—	180	1 808
Tonröhren	1907	1 661	9	448	2 118
	1908	1 137	28	155	1 320
	1909	1 234	32	349	1 615
	1910	638	8	237	883
Schiefer	1907	1 474	297	1 584	3 358
	1908	1 885	66	1 179	3 130
	1909	1 222	299	1 026	2 547
	1910	257	170	626	1 053
Steine, bearbeitete . .	1907	2 790	397	1 154	4 341
	1908	4 942	189	1 479	6 610
	1909	3 904	188	1 393	5 485
	1910	3 488	597	2 258	6 343

Generated on 2019-07-31 13:25 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

	Jahr	Durchfuhr von Ausland zu Ausland	Versand der deutschen Seehäfen nach dem Ausland	Empfang der deutschen Seehäfen von dem Ausland	Zusammen
		Tonnen			
Steine, gebrannte . .	1907	19 684	25 760	4 671	50 115
	1908	23 112	22 088	9 360	54 560
	1909	18 023	18 744	3 690	40 457
	1910	16 444	19 000	2 967	38 411
Teer und Asphalt . .	1907	1 736	1 759	6 079	9 574
	1908	3 406	1 782	4 755	9 943
	1909	1 760	1 861	5 786	9 407
	1910	1 428	3 475	7 409	12 312

In den folgenden 3 Übersichten sind die in den Jahren 1909 und 1910 mit der Eisenbahn und auf den Binnenwasserstraßen beförderten Gütermengen zum Vergleich nebeneinandergestellt.[1])

Für das Jahr 1910 weisen die Zahlen der Verkehrsbezirke 6, 8, 11, 16a und b, 17, 18 und 20 der Binnenwasserstraßen gegen das Vorjahr erhebliche Abnahmen auf, die jedoch der Wirklichkeit nicht entsprechen; sie erklären sich dadurch, daß die Elbe für 1910 von der Bearbeitung ausgeschlossen werden mußte, da von einer Anzahl der wichtigeren Elbhäfen keine Angaben zu erlangen waren. Ferner nahmen die wichtigeren Häfen der Märkischen Wasserstraßen (mit Ausnahme von Berlin, Charlottenburg, Rixdorf) an der Statistik nicht teil.

[1]) Vgl. über die Statistik der Binnenwasserstraßen Archiv 1911 S. 241.

Generated on 2019-07-31 13:25 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

6.

Verkehrsbezirke der Eisenbahn Nr.	Verkehrsbezirke der Eisenbahn Bezeichnung	Verkehrsbezirke der Binnenwasserstraße Nr.	Verkehrsbezirke der Binnenwasserstraße Bezeichnung	Es innerhalb der Verkehrs-Bezirke mit der Eisenbahn	Es innerhalb der Verkehrs-Bezirke auf Binnenwasserstraßen
1a/2a	Prov. Ostpreußen einschließlich der Häfen	1	Wasserstraßen in der Prov. Ostpreußen	1 137 395 1 237 463	1 242 506 1 221 191
1b/2b	Prov. Westpreußen einschließlich der Häfen	2	Wasserstraßen i. d. Prov. Westpreußen und Weichsel i. Posen	1 623 011 1 753 129	445 606 163 024
3/4	Prov. Pommern einschließlich der Häfen	3/4	Oder mit Nebenarmen u. die übrigen Wasserstraßen i. d. Prov. Pommern	1 361 836 1 493 024	683 380 640 888
5	Großherzgt. Mecklenburg-Schwerin und -Strelitz (ohne Häfen)	5	Wasserstraßen in Mecklb.-Schwerin und -Strelitz (ohne Elbe)	773 724 910 886	154 900 198 059
6	Häfen Rostock, Wismar, Lübeck, Kiel, Flensburg, Travemünde, Warnemünde	6	Elbe in Mecklenburg u. i. d. Prov. Schleswig-Holstein (ohne Elbe bei 8)	47 652 50 195	5 123 —
7	Prov. Schleswig-Holstein u. Fürstentum Lübeck (ohne Häfen bei 6 u. 8)	7	Sonstige Wasserstraßen i. d. Prov. Schleswig-Holstein (ohne 6 u. 8), im Fürstentum Lübeck u. Hansestadt Lübeck	1 178 861 1 372 539	243 290 382 592
			Verk.-Bez. 5, 6 und 7 zusammen	2 000 237 2 333 620	403 313 580 651
8	Elbhäfen Hambg., Altona, Glückstadt, Harburg, Stade, Cuxhaven	8a/8b	Elbe von Geesthacht bis zur Mündung, Zuflüsse zur Elbe zwischen Geesthacht u. Falkenthal u. Schwinge bis Stade	252 449 268 183	136 292 —
9	Weserhäfen Bremen, Vegesack, Geestemünde, Bremerhaven, Nordenham, Brake, Elsfleth, Blexen, Einswarden	9a/9b	Bremisches Staatsgebiet und Unterweser bis zur Mündung	235 658 264 247	103 777 102 192
10	Emshäfen Emden, Leer, Papenburg	10	Ems und Dortmund-Ems-Kanal von Papenburg bis Emden einschließl.	18 942 16 482	47 781 107 024
11	Prov. Hannover (ohne Häfen bei 8, 9 u. 10) Herzogt. Braunschweig u. Oldenburg, Fürstent. Schaumburg-Lippe, Kr. Grafschaft Schaumburg und Pyrmont	11a bis 11d	Oberelbe nebst Zuflüssen in Hannover bis Obermarschacht; Weser nebst Zuflüssen in Hannover bis Bremen, im Herzgt. Braunschweig, Reg.-Bez. Kassel u. Fürstentum Schaumburg-Lippe; Ems u. Dortmund-Ems-Kanal nebst Zuflüssen in Hannover bis Papenburg; sonstige Wasserstraßen in Hannover und im Fürstentum Oldenburg	7 759 986 8 465 271	240 309 212 212

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:26 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

6

wurden befördert im Jahre 1909 und 1910 Tonnen
(Die nautischen Zahlen stellen das Jahr 1910 dar)

andsverkehr				Auslandsverkehr			
Versand der Verk.-Bez. nach dem Inland		Empfang der Verk.-Bez. vom Inland		Versand nach dem Ausland		Empfang vom Ausland	
mit der Eisenbahn	auf Binnenwasserstraßen	mit der Eisenbahn	auf Binnenwasserstraßen	mit der Eisenbahn	auf Binnenwasserstraßen	mit der Eisenbahn	auf Binnenwasserstraßen
1 639 950	103 154	2 320 632	153 275	198 317	13 157	776 973	498 232
1 862 605	80 892	2 524 800	182 176	212 214	22 862	655 866	707 644
1 929 003	221 500	3 046 181	83 136	168 664	63 825	518 987	195 874
2 055 920	236 572	3 226 592	66 650	176 725	84 680	439 798	136 844
2 638 898	1 982 225	3 906 745	582 748	117 465	20	57 689	168
2 764 984	1 892 752	4 125 215	541 565	80 117	—	67 382	4 828
724 438	139 069	1 251 970	122 215	11 129	—	3 823	—
875 462	124 041	1 420 599	118 453	9 112	—	3 383	133
1 055 161	67 181	1 469 401	88 307	18 055	91	18 486	50 385
1 095 102	7 562	1 559 623	11 770	19 872	—	42 545	41 557
810 981	434 823	2 186 908	511 730	24 620	2 097	24 951	7 707
893 784	694 555	2 423 411	953 405	24 927	2 659	26 907	7 863
2 590 580	641 073	4 908 279	722 252	53 804	2 188	47 260	58 092
2 864 348	826 158	5 403 633	1 083 628	53 911	2 659	72 835	49 553
3 124 305	4 622 901	4 451 473	4 232 993	165 143	351 922	194 316	760 481
3 163 799	3 180 290	5 047 409	1 931 569	151 689	635 990	148 048	698 445
1 840 188	469 603	2 360 000	700 620	156 705	—	34 496	—
2 945 569	505 361	2 443 324	691 614	144 649	—	37 814	—
132 024	814 164	483 292	747 695	1 811	339	7 127	9 256
141 658	1 113 038	530 412	1 097 887	2 148	1 812	12 575	32 951
6 650 207	1 034 523	10 939 921	583 520	225 182	53 749	95 425	39 030
7 130 668	978 054	11 696 542	627 452	269 828	57 641	89 698	35 078

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:26 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Verkehrsbezirke der Eisenbahn Nr.	Verkehrsbezirke der Eisenbahn Bezeichnung	Verkehrsbezirke der Binnenwasserstraße Nr.	Verkehrsbezirke der Binnenwasserstraße Bezeichnung	Es In- innerhalb der Verkehrs-Bezirke mit der Eisenbahn	Es In- innerhalb der Verkehrs-Bezirke auf Binnenwasserstraßen
12	Prov. Posen	12	Wasserstraßen i. d. Prov. Posen (ohne Weichsel)	3 047 002 3 778 017	52 392 20 667
13	Reg.-Bez. Oppeln . . .	13	Wasserstraßen im Reg.-Bez. Oppeln .	9 278 442 10 517 649	78 042 46 054
14	Breslau	14	Stadt Breslau	46 657 57 728	— —
15	Reg.-Bez. Breslau (ohne 14) und Liegnitz	15	Wasserstraßen i. d. Reg.-Bez. Breslau (ohne 14) und Liegnitz	6 338 393 8 625 195	34 271 48 233
16 / 16a	Berlin und Vororte . .	16a / 16b	Gewässer i. u. um Berlin v. Friedrichshagen u. Grünau bis Tegel u Spandau sowie der Teltow-Kanal	564 746 554 394	65 275 42 885
17	Prov. Brandenburg . .	17a bis 17d	Elbe und Oder nebst Zuflüssen in Brandenburg, und Märkische Wasserstraßen (ohne 16)	4 127 620 4 587 741	809 614 719 895
18	Reg.-Bez. Magdeburg u. Herzogtum Anhalt	18a / 18b	Plaue-Ihle-Kanal, Elbe in der Prov. Sachsen u. i. Herzogt. Anhalt	6 894 748 7 613 327	56 216 610
19	Reg.-Bez. Merseburg und Erfurt, Kreis Schmalkalden u. Thüringische Staaten	19	Zuflüsse der Elbe i. d. Prov. Sachsen, im Herzogtum Anhalt und in den Thüringischen Staaten	9 598 756 10 510 820	104 375 119 754
			Verk.-Bez. 18 und 19 zusammen	16 493 504 18 124 147	160 591 120 364
20 / 20a	Königreich Sachsen . .	20	Wasserstraßen im Königr. Sachsen .	9 613 773 10 360 894	76 221 —
21	Prov. Hessen-Nassau (ohne Kreis Schmalkalden und Grafschaft Schaumburg), Kr. Wetzlar u. Prov. Oberhessen	21a bis 21d	Werra und Fulda; Main und Rhein in der Prov. Hessen-Nassau; Lahn in der Prov. Hessen-Nassau, im Kreis Wetzlar u. i. Großherzogt. Hessen	4 451 811 5 231 763	132 916 183 792
22	Ruhrgebiet in Westfalen	22	Wasserstraßen i. Ruhrgebiet d. Prov. Westfalen (Ruhr, Lippe u. Dortmund-Ems-Kanal südl. d. Lippe)	11 221 230 11 648 250	225 730 65 870
23	Ruhrgebiet in d. Rheinprovinz	23	Rechtsseitige Zuflüsse des Rheins in der Rheinprovinz	6 227 551 5 086 542	— —
25	Rheinprov. rechts des Rheins (ohne Nr. 23 u. 28 und Kreis Wetzlar)	25a / 25b	Rechtes Ufer des Rheins in der Rheinprovinz (ohne Cöln-Deutz u. Nr. 28), Düsseldorf mit Heerdt	1 240 827 1 349 845	829 611 438 471
			Verk.-Bez. 23 und 25 zusammen	7 468 378 6 436 387	829 611 438 471
24	Prov. Westfalen (ohne Nr. 22), Fürstentum Lippe und Waldeck	24a / 24b	Weser nebst Zuflüssen in Westfalen und in den Fürstentümern Lippe und Waldeck; Ems in Westfalen u. Dortmund-Ems-Kanal nördlich der Lippe	2 492 482 2 759 848	47 444 45 769

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:26 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

wurden befördert im Jahre 1909 und 1910 Tonnen
(Die nautischen Zahlen stellen das Jahr 1910 dar)

andsverkehr				Auslandsverkehr			
Versand der Verk.-Bez. nach dem Inland		Empfang der Verk.-Bez. vom Inland		Versand nach dem Ausland		Empfang vom Ausland	
mit der Eisenbahn	auf Binnenwasserstraßen	mit der Eisenbahn	auf Binnenwasserstraßen	mit der Eisenbahn	auf Binnenwasserstraßen	mit der Eisenbahn	auf Binnenwasserstraßen
1 795 487	205 346	4 455 351	140 444	112 405	766	223 059	84 510
2 140 393	223 395	4 596 084	128 625	135 085	1 710	246 603	160 236
13 746 084	1 311 553	2 043 209	475 369	9 261 722	2 093	1 517 661	—
13 687 135	1 139 183	2 197 067	664 443	9 438 684	13 554	1 595 441	—
736 784	572 280	2 361 596	473 379	64 626	—	150 067	—
709 353	468 578	2 335 821	437 738	59 778	—	112 128	—
5 265 735	139 897	5 159 688	115 161	1 740 447	—	523 197	—
5 532 261	241 420	5 484 212	112 444	1 598 585	—	480 290	—
2 947 616	507 125	12 351 807	10 707 231	114 700	1	357 871	40 153
3 070 325	476 296	12 257 647	9 076 894	113 691	1	340 813	29 560
8 819 243	6 469 580	6 161 141	1 545 043	35 932	527	180 207	243 074
9 482 964	5 866 852	5 950 402	1 399 528	58 093	224	150 309	154 140
5 239 721	2 381 250	5 224 019	289 716	168 453	41 252	51 882	250 836
5 356 770	943 395	5 901 093	261 560	182 483	70 127	44 659	211 633
9 143 292	256 965	6 993 784	28 356	195 897	—	492 324	12 640
9 864 290	397 031	7 636 405	210 678	212 829	593	520 268	8 100
14 383 013	2 638 215	12 217 803	318 072	364 350	41 252	544 206	263 476
15 221 060	1 340 426	13 537 498	472 238	395 312	70 720	564 927	219 733
5 835 809	464 906	10 115 775	518 714	376 285	1 930	4 607 817	376 700
6 439 459	76 084	10 864 919	92 791	433 748	2 215	4 379 588	632 440
4 617 622	923 907	5 901 750	1 709 210	228 087	155 553	175 181	616 654
5 514 147	1 261 915	5 971 832	1 679 380	258 744	206 871	190 555	779 788
38 637 934	763 746	10 797 724	741 924	5 508 438	78 972	574 619	9 551
41 631 309	987 584	12 330 007	944 467	6 492 023	106 936	827 644	9 615
18 886 574	5 559	12 463 371	20 235	3 386 627	—	770 555	2 485
20 051 558	22 729	13 627 963	17 077	3 985 880	609	748 919	11 895
4 885 430	1 632 966	5 780 782	1 121 805	285 532	1 407 383	200 362	3 451 912
5 479 130	2 060 291	6 327 579	1 800 972	350 414	1 449 389	277 403	3 978 618
23 772 004	1 638 525	18 244 153	1 142 040	3 672 159	1 407 383	970 917	3 454 397
25 530 688	2 083 020	19 955 542	1 818 049	4 336 294	1 449 998	1 026 322	3 990 513
4 646 205	259 379	8 709 484	387 706	236 514	3 073	207 479	11 146
5 196 160	286 141	9 323 512	500 880	269 232	7 638	241 592	16 537

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:28 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Verkehrsbezirke der Eisenbahn Nr.	Verkehrsbezirke der Eisenbahn Bezeichnung	Verkehrsbezirke der Binnenwasserstraße Nr.	Verkehrsbezirke der Binnenwasserstraße Bezeichnung	Es innerhalb der Verkehrs-Bezirke In- mit der Eisenbahn	Es innerhalb der Verkehrs-Bezirke In- auf Binnenwasserstraßen
26	Rheinprov. links d. Rheins (ohne Nr. 27) u. Fürstentum Birkenfeld	26a bis 26d	Linkes Ufer des Rheins (ohne Düsseldorf-Heerdt), linke Zuflüsse (ohne Nr. 27) und sonstige Wasserstraßen links des Rheins in der Rheinprov. sowie Cöln-Deutz	7 713 798 10 422 530	233 754 172 481
27	Saargebiet von Neunkirchen bis Trier	27	Saar in der Rheinprovinz	3 797 460 4 021 285	38 762 34 251
28	Rheinhafenstation. Duisburg, Duisburg-Hochfeld, Ruhrort	28	Rheinhafenstationen Duisburg, Duisburg-Hochfeld, Ruhrort	565 387 547 508	— —
29	Lothringen	29	Wasserstraßen in Lothringen und Saarkanal im Elsaß	3 010 320 3 440 683	260 146 247 476
30	Elsaß	30a 30b	Wasserstraßen i. Elsaß (ohne Saarkanal)	1 387 712 1 639 100	414 755 447 774
			Verk.-Bez. 29 und 30 zusammen	4 398 032 5 079 783	674 901 695 250
31	Bayerische Pfalz (ohne Ludwigshafen)	31	Rhein in der Bayerischen Pfalz (ohne Ludwigshafen) und Frankenthaler Kanal	892 878 1 038 760	37 336 29 197
32	Großherzogtum Hessen (ohne Prov. Oberhess.)	32a 32b	Main und Rhein im Großherzogtum Hessen	1 569 294 1 569 540	177 751 160 860
33	Großherzogtum Baden (ohne Mannheim)	33a 33b 33c	Rhein und Bodensee in Baden (ohne Mannheim und Rheinau), Neckar nebst Zuflüssen in Baden und Hessen	2 825 085 3 145 713	92 973 97 647
34	Mannheim und Ludwigshafen	34	Mannheim, Ludwigshafen, Rheinau .	288 617 277 937	1 257 6 326
			Verk.-Bez. 33 und 34 zusammen	3 113 702 3 423 650	94 230 103 973
35	Königreich Württemberg und Hohenzollern	35a 35b	Neckar einschließl. der Zuflüsse und Bodensee im Königr. Württemberg	3 006 859 3 388 212	35 051 36 572
36	Südbayern	36a 36b	Donau und Zuflüsse (ohne Ludwigkanal) in Bayern und Württemberg, Bodensee u. sonstige Wasserstraßen in Südbayern	4 747 895 4 988 618	132 675 106 289
37	Nordbayern	37a 37b	Main nebst Zuflüssen in Bayern und Baden und Ludwigkanal	4 045 005 4 347 870	169 224 155 498
			Verk.-Bez. 1—37 zusammen . .	123 383 862 137 341 188	7 408 755 6 253 553

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:26 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

wurden befördert im Jahre 1909 und 1910 Tonnen
(Die nautischen Zahlen stellen das Jahr 1910 dar)

landsverkehr				Auslandsverkehr			
Versand der Verk.-Bez. nach dem Inland		Empfang der Verk.-Bez. vom Inland		Versand nach dem Ausland		Empfang vom Ausland	
mit der Eisenbahn	auf Binnenwasserstraßen	mit der Eisenbahn	auf Binnenwasserstraßen	mit der Eisenbahn	auf Binnenwasserstraßen	mit der Eisenbahn	auf Binnenwasserstraßen
7 906 335	1 274 148	10 663 140	1 061 146	1 982 124	457 885	1 917 967	1 710 847
8 278 009	2 016 205	11 363 161	1 372 245	2 313 026	1 218 848	2 154 695	2 190 403
6 460 879	167 123	5 336 613	129 773	1 177 259	211 291	547 580	175 053
6 349 466	167 414	5 739 227	120 615	1 198 198	270 543	517 470	208 640
5 387 347	7 110 709	15 769 393	1 182 736	111 277	6 907 501	58 482	3 640 025
6 299 312	6 781 474	17 961 430	1 734 561	139 637	8 641 223	92 379	5 172 529
8 163 601	247 465	4 086 481	36 943	1 678 809	74 827	965 521	120 277
9 069 189	227 397	4 226 243	39 560	2 055 507	86 870	1 472 618	120 103
884 913	83 262	2 165 609	1 346 517	421 550	79 090	402 779	535 902
815 394	88 955	1 886 399	1 446 477	694 666	134 757	407 803	565 180
9 048 514	330 727	6 252 090	1 383 460	2 100 359	153 917	1 368 300	656 179
9 884 583	316 352	6 112 642	1 486 037	2 750 173	221 627	1 880 421	685 283
2 096 690	199 803	2 312 753	43 941	215 336	2 322	180 395	17 955
2 154 660	228 573	2 440 438	85 713	251 618	3 481	192 482	20 294
2 615 010	1 101 253	2 490 841	2 040 543	49 399	88 448	81 839	700 524
2 588 328	1 205 654	2 598 425	2 120 098	50 580	93 936	81 447	674 862
2 691 581	287 256	3 690 972	655 880	677 125	35 059	183 628	264 531
2 792 662	337 234	3 612 301	804 948	769 049	41 304	194 659	348 945
3 114 253	1 029 495	1 840 258	4 956 249	656 906	800 244	95 663	3 116 716
3 056 743	1 241 390	1 935 333	4 563 119	622 919	826 053	90 426	2 871 946
5 805 834	1 316 751	5 531 230	5 612 129	1 334 031	835 303	279 291	3 381 247
5 849 405	1 578 624	5 547 634	5 368 067	1 391 968	867 357	285 085	3 220 891
1 672 512	184 273	4 530 191	77 855	145 078	89 565	272 789	14 050
1 751 620	90 306	4 593 521	64 579	168 334	104 735	241 976	63 502
1 886 727	3 112	3 355 435	9 964	299 256	116 758	1 309 697	207 587
1 953 191	2 099	3 720 924	8 619	275 556	114 760	1 283 615	213 696
2 446 049	261 326	3 896 898	110 748	173 582	7 732	1 955 200	561
2 650 285	389 540	4 063 792	130 700	170 817	12 945	1 915 531	4 825
191 074 588	37 732 827	191 074 588	37 732 827	30 390 457	11 047 472	19 727 094	17 164 812
203 943 664	36 041 252	203 943 664	36 041 252	33 390 457	14 214 966	20 325 329	20 112 830

Generated on 2019-07-31 13:26 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Verkehrsbezirke der Eisenbahn		Verkehrsbezirke der Binnenwasserstraße		Es wurden befördert im Jahre 1909 und 1910 Tonnen überhaupt (1910 mit nautischen Zahlen)	
Nr.	Bezeichnung	Nr.	Bezeichnung	mit der Eisenbahn	auf Binnenwasserstraßen
1a 2a	Prov. Ostpreußen einschließlich der Häfen	1	Wasserstraßen i. d. Prov. Ostpreußen	6 073 267 6 492 948	2 010 324 2 214 765
1b 2b	Prov. Westpreußen einschließlich der Häfen	2	Wasserstraßen i. d. Prov. Westpreußen und Weichsel i. Posen	7 285 846 7 652 164	1 009 941 687 770
3 4	Prov. Pommern einschließlich der Häfen	3 4	Oder mit Nebenarmen u. die übrigen Wasserstraßen i. d. Prov. Pommern	8 082 633 8 530 722	3 248 531 3 080 033
5	Großherzgt. Mecklenburg-Schwerin und -Strelitz (ohne Häfen)	5	Wasserstraßen in Mecklb.-Schwerin und -Strelitz (ohne Elbe)	2 765 084 3 219 442	416 184 440 686
6	Häfen Rostock, Wismar, Lübeck, Kiel, Flensburg, Travemünde, Warnemünde	6	Elbe in Mecklenburg u. i. d. Prov. Schleswig-Holstein (ohne Elbe bei 8)	2 608 755 2 767 337	211 087 60 889
7	Prov. Schleswig-Holstein u. Fürstentum Lübeck (ohne Häfen bei 6 u. 8)	7	Sonstige Wasserstraßen i. d. Prov. Schleswig-Holstein (ohne 6 u. 8), im Fürstentum Lübeck u. Hansestadt Lübeck	4 226 321 4 741 568	1 199 647 2 041 074
			Verk.-Bez. 5, 6 und 7 zusammen	9 600 160 10 728 347	1 826 918 2 542 649
8	Elbhäfen Hambg., Altona, Glückstadt, Harburg, Stade, Cuxhaven	8a 8b	Elbe von Geesthacht bis zur Mündung, Zuflüsse zur Elbe zwischen Geesthacht u. Falkenthal u. Schwinge bis Stade	8 187 686 8 779 128	10 104 589 6 446 294
9	Weserhäfen Bremen, Vegesack, Geestemünde, Bremerhaven, Nordenham, Brake, Elsfleth, Blexen, Einswarden	9a 9b	Bremisches Staatsgebiet und Unterweser bis zur Mündung	4 627 047 4 935 603	1 274 000 1 300 167
10	Emshäfen Emden, Leer, Papenburg	10	Ems und Dortmund-Ems-Kanal von Papenburg bis Emden einschließl.	643 196 703 275	1 619 235 2 352 712
11	Prov. Hannover (ohne Häfen bei 8, 9 u. 10) Herzogt. Braunschweig u. Oldenburg, Fürstent. Schaumburg-Lippe, Kr. Grafschaft Schaumburg und Pyrmont	11a bis 11d	Oberelbe nebst Zuflüssen in Hannover bis Obermarschacht; Weser nebst Zuflüssen in Hannover bis Bremen, im Herzgt. Braunschweig, Reg.-Bez. Kassel u. Fürstentum Schaumburg-Lippe; Ems u. Dortmund-Ems-Kanal nebst Zuflüssen in Hannover bis Papenburg; sonstige Wasserstraßen in Hannover und im Fürstentum Oldenburg	25 670 721 27 652 007	1 951 131 1 910 437

Generated on 2019-07-31 13:28 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Verkehrsbezirke der Eisenbahn		Verkehrsbezirke der Binnenwasserstraße		Es wurden befördert im Jahre 1909 und 1910 Tonnen überhaupt (1910 mit nautischen Zahlen)	
Nr.	Bezeichnung	Nr.	Bezeichnung	mit der Eisenbahn	auf Binnenwasserstraßen
12	Prov. Posen	12	Wasserstraßen i. d. Prov. Posen (ohne Weichsel)	9 633 304 10 896 182	483 458 534 633
13	Reg.-Bez. Oppeln . . .	13	Wasserstraßen im Reg.-Bez. Oppeln .	35 847 118 37 435 976	1 867 057 1 863 234
14	Breslau	14	Stadt Breslau	3 359 730 3 274 808	1 045 659 906 316
15	Reg,-Bez. Breslau (ohne 14) und Liegnitz	15	Wasserstraßen i. d. Reg.-Bez. Breslau (ohne 14) und Liegnitz	19 027 460 21 720 543	289 329 402 097
16 16a	Berlin und Vororte . .	16a 16b	Gewässer i. u. um Berlin v. Friedrichshagen u. Grünau bis Tegel u. Spandau sowie der Teltow-Kanal	16 336 740 16 336 870	11 319 785 9 625 636
17	Prov. Brandenburg . .	17a bis 17d	Elbe und Oder nebst Zuflüssen in Brandenburg und Märkische Wasserstraßen (ohne 16)	19 324 143 20 229 509	9 067 838 8 140 639
18	Reg.-Bez. Magdeburg u. Herzogtum Anhalt	18a 18b	Plaue-Ihle-Kanal, Elbe in der Prov. Sachsen u. i. Herzogt. Anhalt	17 578 823 19 098 332	3 019 270 1 487 325
19	Reg.-Bez. Merseburg u. Erfurt, Kreis Schmalkalden u. Thüringische Staaten	19	Zuflüsse der Elbe i. d. Prov. Sachsen, im Herzogtum Anhalt und in den Thüringischen Staaten	26 424 053 28 744 612	402 336 736 156
			Verk.-Bez. 18 und 19 zusammen	44 002 876 47 842 944	3 421 606 2 223 481
20 20a	Königreich Sachsen . .	20	Wasserstraßen im Königr. Sachsen .	30 549 459 32 478 608	1 438 471 803 530
21	Prov. Hessen-Nassau (ohne Kreis Schmalkalden und Grafschaft Schaumburg), Kr. Wetzlar u. Prov. Oberhessen	21a bis 21d	Werra und Fulda; Main und Rhein in der Prov. Hessen-Nassau; Lahn in der Prov. Hessen-Nassau, im Kreis Wetzlar u. i. Großherzogt. Hessen	15 374 451 17 167 041	3 538 240 4 111 746
22	Ruhrgebiet in Westfalen	22	Wasserstraßen i. Ruhrgebiet d. Prov. Westfalen (Ruhr, Lippe u. Dortmund-Ems-Kanal südlich der Lippe)	66 739 945 72 929 233	1 819 923 2 114 472
23	Ruhrgebiet in der Rheinprovinz	23	Rechtsseitige Zuflüsse des Rheins in der Rheinprovinz	41 734 678 43 500 862	28 279 52 310
25	Rheinprov. rechts des Rheins (ohne Nr. 23 u. 28 und Kreis Wetzlar)	25a 25b	Rechtes Ufer des Rheins in der Rheinprovinz (ohne Cöln-Deutz u. Nr. 28), Düsseldorf mit Heerdt	12 392 933 13 784 371	8 443 677 9 727 741
			Verk.-Bez. 23 und 25 zusammen	54 127 611 57 285 233	8 471 956 9 780 051
24	Prov. Westfalen (ohne Nr. 22), Fürstentum Lippe und Waldeck	24a 24b	Weser nebst Zuflüssen in Westfalen und in den Fürstentümern Lippe und Waldeck; Ems in Westfalen u. Dortmund-Ems-Kanal nördlich der Lippe	16 292 164 17 790 344	708 748 856 965

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:28 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Verkehrsbezirke der Eisenbahn Nr.	Bezeichnung	Verkehrsbezirke der Binnenwasserstraße Nr.	Bezeichnung	Es wurden befördert im Jahre 1909 und 1910 Tonnen überhaupt (1910 mit nautischen Zahlen) mit der Eisenbahn	auf Binnenwasserstraßen
26	Rheinprov. links d. Rheins (ohne Nr. 27) u. Fürstentum Birkenfeld	26a bis 26d	Linkes Ufer des Rheins (ohne Düsseldorf-Heerdt), linke Zuflüsse (ohne Nr. 27) und sonstige Wasserstraßen links des Rheins in der Rheinprov. sowie Cöln-Deutz	30 183 364 34 531 421	4 737 780 6 970 182
27	Saargebiet von Neunkirchen bis Trier	27	Saar in der Rheinprovinz	17 319 791 17 825 646	722 002 801 463
28	Rheinhafenstationen Duisburg, Duisburg-Hochfeld, Ruhrort	28	Rheinhafenstationen Duisburg, Duisburg-Hochfeld, Ruhrort	21 891 886 25 040 265	18 840 971 22 329 787
29	Lothringen	29	Wasserstraßen in Lothringen und Saarkanal im Elsaß	17 904 732 20 264 240	739 658 721 406
30	Elsaß	30a 30b	Wasserstraßen i. Elsaß (ohne Saarkanal)	5 262 563 5 443 362	2 459 526 2 683 143
			Verk.-Bez. 29 und 30 zusammen	23 167 295 25 707 602	3 199 184 3 404 549
31	Bayerische Pfalz (ohne Ludwigshafen)	31	Rhein in der Bayerischen Pfalz (ohne Ludwigshafen) und Frankenthaler Kanal	5 698 052 6 077 958	301 357 367 258
32	Großherzogtum Hessen (ohne Prov. Oberhess.)	32a 32b	Main und Rhein im Großherzogtum Hessen	6 806 383 6 888 320	4 108 519 4 255 410
33	Großherzgt. Baden (ohne Mannheim)	33a 33b 33c	Rhein und Bodensee in Baden (ohne Mannheim und Rheinau), Neckar nebst Zuflüssen in Baden und Hessen	10 068 391 10 514 384	1 335 699 1 630 078
34	Mannheim und Ludwigshafen	34	Mannheim, Ludwigshafen, Rheinau .	5 995 697 5 983 358	9 903 961 9 508 834
			Verk.-Bez. 33 und 34 zusammen	16 064 088 16 497 742	11 239 660 11 138 912
35	Königreich Württemberg und Hohenzollern	35a 35b	Neckar einschließl. der Zuflüsse und Bodensee im Königr. Württemberg	9 627 429 10 143 663	386 744 359 694
36	Südbayern	36a 36b	Donau und Zuflüsse (ohne Ludwigkanal) in Bayern und Württemberg, Bodensee u. sonstige Wasserstraßen in Südbayern	11 590 010 12 221 904	470 096 445 463
37	Nordbayern	37a 37b	Main nebst Zuflüssen in Bayern und Baden und Ludwigkanal	12 516 734 13 148 295	549 591 693 508
			Verk.-Bez. 1—37 zusammen . .	555 650 589 598 944 302	111 072 643 112 663 583
			—	191 074 588 203 943 664	37 732 827 36 041 252
				364 576 001 395 000 638	73 339 816 76 622 601

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:27 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

7. Versand des Auslandes.

Des Verkehrsbezirkes Nr.	Bezeichnung	Beförderte Mengen 1909 mit der Eisenbahn	1909 auf Binnenwasserstraßen	1910 mit der Eisenbahn	1910 auf Binnenwasserstraßen
		Tonnen			
50	Rußland (ohne Polen)	1 389 799	415 956	1 453 792	691 398
51	Polen	853 587	368 124	710 468	323 448
52	Galizien	872 530	710	831 892	572
52a	Rumänien	27 501	36 210	27 945	27 598
53	Ungarn	335 945	57 164	351 004	74 850
53a	Serbien	23 248	59 101	32 774	67 988
54	Böhmen	7 890 003	1 756 061	7 595 664	1 796 906
55	Österreich (ohne Böhmen, Galizien, Ungarn)	1 356 954	61 846	1 254 802	62 865
56	Schweiz	244 185	28 794	278 496	23 470
57	Italien	255 289	—	220 332	—
58	Frankreich	874 523	374 058	1 300 724	436 141
59	Luxemburg	2 721 776	3 915	3 278 534	4 941
60	Belgien	1 532 653	2 230 510	1 540 522	2 720 425
61	Niederlande	1 452 564	11 724 534	1 326 040	13 841 897
62	England	3 134	27 214	4 754	32 542
63	Schweden	31 422	6 118	42 130	7 729
64	Dänemark	57 381	124	75 456	60

Empfang des Auslandes.

50	Rußland (ohne Polen)	202 560	16 296	317 225	25 051
51	Polen	1 054 709	64 721	1 614 719	89 906
52	Galizien	1 930 705	2 093	1 692 851	13 504
52a	Rumänien	74 095	3 404	86 937	3 570
53	Ungarn	1 593 475	28 088	1 371 855	26 693
53a	Serbien	35 264	19 720	53 494	20 492
54	Böhmen	2 913 823	397 710	2 867 850	711 216
55	Österreich (ohne Böhmen, Galizien, Ungarn)	5 592 076	52 063	5 478 974	51 342
56	Schweiz	3 451 302	166 687	3 747 894	186 953
57	Italien	516 852	—	538 073	402
58	Frankreich	2 118 175	672 607	2 908 594	701 186
59	Luxemburg	2 335 266	—	3 243 860	62
60	Belgien	3 585 233	3 408 357	4 160 114	4 520 817
61	Niederlande	4 696 580	6 174 030	4 962 766	7 802 064
62	England	7 539	31 465	19 432	39 685
63	Schweden	23 410	6 241	24 011	13 020
64	Dänemark	275 793	3 990	301 808	9 003

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:27 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

8. Beförderte Mengen des Gesamtverkehrs nach den einzelnen Gütergruppen des Warenverzeichnisses.

Nr. des Warenverzeichnisses	Abgekürzte Bezeichnung	Es wurden befördert			
		1909		1910	
		mit der Eisenbahn	auf Binnenwasserstraßen	mit der Eisenbahn	auf Binnenwasserstraßen
		Tonnen			
1	Abfälle	158 986	2 707	175 450	2 220
2	Baumwolle	877 807	58 091	889 162	61 458
3	Bier	2 083 428	82 028	2 091 321	77 419
4	Blei	360 901	105 006	327 813	119 873
5	Borke	323 623	147 766	342 607	210 272
6a	Braunkohlen, rohe	16 809 142	936 515	17 278 827	905 839
6b	Braunkohlenbriketts und Koks	14 939 697	263 959	15 189 879	332 252
7	Zement	4 894 164	1 070 031	5 875 207	1 216 868
8	Chemikalien	1 597 989	420 499	1 832 022	389 391
9	Dachpappe	248 983	15 230	274 540	10 592
10	Düngemittel	11 810 496	1 780 130	13 512 101	1 517 407
11a	Eisen, roh, aller Art	4 955 044	530 982	5 943 980	728 460
11b	Luppen von Schweißeisen	2 242 723	114 005	2 596 870	131 210
11c	Eisen- und Stahlbruch	3 290 825	190 741	3 780 498	248 971
12	Eisen und Stahl	7 240 010	712 297	8 299 391	1 060 481
13	Eisenbahnschienen	1 903 790	304 209	1 911 976	312 335
14	Eisenbahnschwellen, eiserne	360 861	21 887	363 911	60 435
15	Eiserne Achsen	384 977	28 870	411 578	35 666
16	Eiserne Dampfkessel und Maschinen	1 950 163	54 459	2 226 905	56 317
17	Eiserne Röhren	1 110 454	45 184	1 219 067	60 263
18	Eisen- und Stahldraht	1 008 893	103 793	1 142 341	130 426
19a	Eisen- und Stahlwaren	2 086 490	112 422	2 383 272	116 539
19b	Sonstige Metallwaren	283 593	133 483	391 005	158 324
20	Eisenerze	12 551 427	5 842 750	15 138 262	7 944 277
21	Erde, Ton, Farberden, Graphit	18 825 234	10 077 097	21 127 437	10 577 939
22a	Erze, rohe, Bleierze	531 655	223 848	744 431	270 315
22b	Kupfererze, Kupferstein	117 352	17 203	122 230	18 298
22c	Übrige Erze	1 910 998	1 303 384	2 502 371	1 931 528
23	Farbhölzer	22 384	13 523	26 674	14 280
24	Fische und Schaltiere	498 076	99 978	495 092	113 695

Generated on 2019-07-31 13:27 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Nr. des Warenverzeichnisses	Abgekürzte Bezeichnung	Es wurden befördert			
		1909		1910	
		mit der Eisenbahn	auf Binnenwasserstraßen	mit der Eisenbahn	auf Binnenwasserstraßen
		Tonnen			
25	Flachs	230 472	13 547	230 155	15 504
26	Fleisch, auch Speck	107 192	4 749	129 374	13 044
27	Garne und Twiste	507 001	26 512	517 788	26 597
28a	Weizen und Spelz	2 833 371	2 346 787	2 959 945	2 312 133
28b	Roggen	2 596 548	526 098	2 913 592	520 352
28c	Hafer	1 895 770	572 392	1 963 849	634 895
28d	Gerste	3 065 934	1 216 174	3 396 456	1 445 824
28e	Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte	532 071	99 925	525 844	113 475
28f	Mais (Kukuruz)	612 208	481 310	532 975	414 483
28g	Malz	554 065	65 594	593 758	71 118
28h	Leinsaat	298 381	519 398	317 471	565 143
28i	Andere Sämereien	299 314	40 985	304 656	25 457
29	Glas	968 400	80 766	1 082 587	65 301
30	Häute und Pelzwaren	574 055	58 387	616 164	73 221
31a	Rundholz	4 145 322	2 090 042	4 384 457	1 843 118
31b	Nutzholz, europäisches	6 734 253	1 189 314	7 299 338	1 328 891
31c	Brennholz, Eisenbahnschwellen, Grubenhölzer	7 407 319	1 723 417	7 471 627	1 647 516
31d	Nutzholz, außereuropäisches	277 770	373 269	331 098	319 308
32	Holzzeugmasse, Strohmasse	1 194 873	85 996	1 291 685	143 104
33	Hopfen	40 512	610	45 227	10 375
34	Jute	96 480	73 217	92 568	44 936
35	Kaffee, Kakao, Tee	251 379	120 095	204 506	118 750
36	Kalk	4 096 137	422 141	4 759 660	653 334
37	Kartoffeln	3 394 657	73 241	4 182 517	56 827
38	Knochen	141 125	8 256	142 055	8 938
39	Knochenkohle	7 709	1 720	6 429	3 604
40	Lumpen	519 150	24 855	576 520	31 300
41a	Mehl und Mühlenfabrikate	3 628 356	620 800	3 842 111	702 155
41b	Kleie	2 886 802	139 367	2 817 376	118 724
42	Obst, Gemüse, Pflanzen	1 865 977	130 838	1 859 029	139 323
43	Öle, Fette	879 581	399 982	938 274	460 893
44	Ölkuchen	1 631 729	118 447	1 532 070	125 723
45	Papier	1 916 041	284 427	2 097 031	267 592
46	Petroleum und Mineralöle	1 726 126	905 567	1 860 530	828 837

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:28 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Nr. des Warenverzeichnisses	Abgekürzte Bezeichnung	Es wurden befördert			
		1909		1910	
		mit der Eisenbahn	auf Binnenwasserstraßen	mit der Eisenbahn	auf Binnenwasserstraßen
		Tonnen			
47	Reis	370 491	126 491	341 064	160 938
48	Tonröhren	788 803	11 155	908 955	10 842
49	Rüben	8 136 216	292 081	10 164 369	340 859
50	Rübensirup	345 774	11 836	356 396	27 437
51	Salpetersäure	235 301	1 792	261 592	1 572
52	Salz	1 829 259	488 691	1 904 344	362 833
53	Schiefer	175 409	5 075	159 478	12 953
54	Schwefelsäure	819 525	58 484	957 482	55 977
55a	Soda, rohe	524 234	65 990	557 558	68 654
55b	Soda, kaustische	85 621	10 506	77 678	12 551
56	Spiritus, Essig	650 200	31 560	581 297	28 590
57	Stärke	327 629	76 772	395 522	88 242
58	Steine, bearbeitete	772 189	101 805	896 857	59 888
59	Steine, gebrannte und rohe	35 420 811	8 197 220	42 406 003	7 240 960
60a	Steinkohlen	101 974 298	20 436 222	101 531 157	20 247 815
60b	Steinkohlenbriketts	4 251 249	132 270	4 688 858	417 420
60c	Steinkohlenkoks	16 778 909	601 668	19 286 507	730 527
61	Tabak, roh	151 606	42 543	136 254	43 558
62	Teer	1 613 779	296 970	1 739 469	304 852
63	Tonwaren	493 536	50 913	545 228	53 890
64	Torf, Holzkohlen	602 552	203 466	575 285	234 350
65	Wein	414 653	102 345	452 987	118 236
66	Wolle	421 780	34 304	438 357	38 521
67	Zink	391 932	59 293	441 141	52 675
68a	Zucker, roh	1 836 239	497 918	1 790 048	400 766
68b	Zucker, raffiniert	1 024 033	898 410	1 061 636	542 886
69	Sammelladungen	1 001 419	101 260	1 026 734	80 691
70	Sonstige Güter	10 705 643	769 724	11 472 287	787 506
	Überhaupt	365 489 335	73 357 066	395 589 485	76 489 134

Generated on 2019-07-31 13:28 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

9. Der Umschlagverkehr von Massengütern von der Eisenbahn zum Schiff und umgekehrt, sowie der Anteil dieses Verkehrs an der Eisenbahn-Güterbewegung.

Nr. der Verkehrsbezirke[1])		Jahr	Es wurden umgeschlagen			Anteil des Umschlagverkehrs am Eisenbahngüterverkehr
			von der Eisenbahn zum Schiff	vom Schiff zur Eisenbahn	zusammen	
der Eisenbahn	der Binnenwasserstraßen		Tonnen			v. H.
1a, 2a	1	1909	18 507	11 027	29 534	0,49
		1910	57 311	13 717	71 028	1,09
1b, 2b	2	1909	16 135	32 120	48 255	0,66
		1910	37 321	43 157	80 478	1,05
3	3	1909	15 372	23 445	38 817	0,71
		1910	2 835	15 712	18 547	0,32
4	4	1909	43 972	36 191	80 163	3,08
		1910	39 304	41 316	80 620	2,91
5	5	1909	9 541	12 272	21 813	0,79
		1910	17 705	15 278	32 983	1,02
6	6	1909	19 907	52 678	72 585	2,73
		1910	.	.	.	.
7	7	1909	939	889	1 828	0,04
		1910	1 811	6 060	7 871	0,16
8	8a, 8b	1909	504 662	37 197	541 859	6,62
		1910	.	.	.	.
9	9a, 9b	1909	2 632	857	3 489	0,08
		1910	6 229	5 916	12 145	0,24
10	10	1909	949	7 341	8 290	1,29
		1910	603	6 324	6 927	0,98
11	11a—11d	1909	270 646	151 461	422 107	1,64
		1910	389 824	209 859	599 683	2,16
12	12	1909	17 102	6 070	23 172	0,24
		1910	18 846	2 439	21 285	0,19
13	13	1909	1 477 591	441 233	1 918 824	5,35
		1910	2 132 385	624 252	2 756 637	7,36
14	14	1909	538 722	191 233	729 955	21,73
		1910	461 379	125 914	587 293	17,93
15	15	1909	111 218	15 294	126 512	0,66
		1910	196 305	19 874	216 179	0,99
16, 16a	16a, 16b	1909	3 074	168 800	171 874	1,05
		1910	11 343	162 571	173 914	1,06
17	17a—17d	1909	117 470	90 237	207 707	1,07
		1910	128 004	86 250	214 254	1,05
18	18a, 18b	1909	957 368	846 498	1 803 866	10,26
		1910	.	.	.	.
19	19	1909	24 697	176	24 873	0,09
		1910	36 307	131	36 438	0,12

[1]) Die nähere Bezeichnung der Verkehrsbezirke siehe S. 186 usw.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:28 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Nr. der Verkehrsbezirke		Jahr	Es wurden umgeschlagen			Anteil des Umschlagverkehrs am Eisenbahngüterverkehr v. H.
der Eisenbahn	der Binnenwasserstraßen		von der Eisenbahn zum Schiff	vom Schiff zur Eisenbahn	zusammen	
			Tonnen			
20, 20a	20	1909	69 893	392 245	462 138	1,51
		1910	.	.	.	.
21	21a–21d	1909	266 728	377 646	644 374	4,19
		1910	431 248	439 354	870 602	5,07
22	22	1909	348 408	234 189	582 597	0,87
		1910	378 332	231 439	609 771	0,83
23	23	1909	—	—	—	—
		1910	—	—	—	—
24	24a, 24b	1909	18 443	90 653	109 096	0,67
		1910	31 114	187 232	218 346	1,23
25	25a, 25b	1909	1 034 528	1 493 545	2 528 073	20,40
		1910	1 163 334	1 275 187	2 438 521	17,69
26	26a–26d	1909	390 804	456 133	846 937	2,81
		1910	519 156	230 724	749 880	2,17
27	27	1909	244 769	36 530	281 299	1,62
		1910	293 687	29 364	323 051	1,81
28	28	1909	160 163	.	160 163	0,73
		1910	248 093	65 449	313 542	1,25
29	29	1909	88 638	42 548	131 186	0,73
		1910	96 426	25 676	122 102	0,60
30	30a, 30b	1909	15 396	183 206	198 602	3,77
		1910	22 469	228 597	251 066	4,61
31	31	1909	86	2 443	2 529	0,04
		1910	730	3 852	4 582	0,07
32	32a, 32b	1909	54 374	1 452 459	1 506 833	22,14
		1910	91 239	1 323 147	1 414 386	20,53
33	33a–33c	1909	121 660	285 175	406 835	4,04
		1910	143 042	351 600	494 642	4,70
34	34	1909	423 618	2 161 006	2 584 624	43,11
		1910	453 947	1 578 842	2 032 789	33,97
35	35a, 35b	1909	48 403	5 198	53 601	0,56
		1910	35 583	5 438	41 021	0,40
36	36a, 36b	1909	47 735	135 197	182 932	1,58
		1910	46 747	146 460	193 207	1,58
37	37a, 37b	1909	273 521	38 386	311 907	2,49
		1910	248 088	33 395	281 483	2,14
zusammen . .		1909	7 757 671	9 511 578	17 269 249	3,11
		1910 [1]	7 740 747	7 534 526	15 275 273	2,55

[1]) Ohne Elb-Bezirke.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:28 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die vorstehende Übersicht 9 gibt nur die Umladungen der Güter im gemischten Verkehr, die nach den Bundesratsbestimmungen vom 25. Juni 1908 als Massengüter erklärt sind — s. Band 235, Teil I der Statistik des Verkehrs auf den deutschen Binnenwasserstraßen für das Jahr 1909, S. XXI — und in ganzen Wagenladungen auf der Eisenbahn zur Beförderung gelangen.

Die erstmaligen Erhebungen enthalten noch Lücken, es können deshalb die Zahlen, die den Anteil am Eisenbahn-Güterverkehr ausdrücken, nur als Annäherungswerte angesehen werden. Infolge Nichtbeteiligung der Duisburg-Ruhrorter Hafenbehörden an der Statistik entsteht allein im Verkehrsbezirk 28 beim Umschlagverkehr im Jahre 1909 ein Ausfall von etwa $12^3/_4$ Millionen Tonnen Steinkohlen.

Der Anteil des Bezirks 28 würde sich nach Hinzurechnung dieser Mengen für 1909 auf 58,94 v. H. erhöhen (statt 0,73 v. H.), für die Gesamtanteilnahme auf 5,40 v. H. (statt 3,11 v. H.).

Für das Jahr 1910 mußten die Elb-Bezirke, wie bereits auf S. 185 gesagt ist, auch von dieser Statistik ausgeschlossen werden.

Generated on 2019-07-31 13:28 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Die königlich sächsischen Staatseisenbahnen

in den Jahren 1909 und 1910.

Die nachstehenden Mitteilungen sind dem vom königlich sächsischen Finanzministerium herausgegebenen statistischen Bericht über den Betrieb der unter königlich sächsischer Staatsverwaltung stehenden Staats- und Privateisenbahnen usw. im Jahr 1910 entnommen [1]).

I. Längenübersicht.

	1909			1910		
	Vollspurbahnen km	Schmalspurbahnen km	im ganzen km	Vollspurbahnen km	Schmalspurbahnen km	im ganzen km
1. Eigentumslänge am Ende des Jahres	2 808,80	476,63	3 285,43	2 808,95	476,48	3 285,43
Hiervon waren an fremde Eisenbahnen verpachtet	12,92	—	12,92	12,92	—	12,92
im eigenen Betrieb	2 795,88	476,63	3 272,51	2 796,03	476,48	3 272,51
Von fremden Eisenbahnen waren gepachtet	42,22	—	42,22	42,07	0,15	42,22
und in Mitbetrieb genommen	0,80	—	0,80	0,80	—	0,80
2. Mithin Betriebslänge am Ende des Jahres	2 838,90	476,63	3 315,53	2 838,90	476,63	3 315,53
Davon waren:						
zwei- oder mehrgleisig	990,27	—	990,27	998,00	—	998,00
Haupteisenbahnen	1 839,01	—	1 839,01	1 839,01	—	1 839,01
Nebeneisenbahnen	999,89	476,63	1 476,52	999,89	476,63	1 476,52

[1]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1911 S. 482 ff.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:28 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

3. Betriebslänge im Jahresdurchschnitt (Voll- und Schmalspurbahnen zusammen):

	1909	1910
a) für den Personenverkehr . . km	3 187,57	3 232,76
b) „ „ Güterverkehr und im ganzen. . . . . „	3 274,38	3 315,53.

Außerdem waren 1909 498,92 km, 1910 510,98 km Anschlußbahnen ohne öffentlichen Verkehr vorhanden, die sich vorwiegend in Privatbesitz befanden. Ferner besaß der sächsische Staatsfiskus Ende 1909 = 22,58 km, Ende 1910 = 22,58 km elektrische Straßenbahnen, die in beiden Jahren verpachtet waren.

II. Anlagekapital.

Das verwendete Anlagekapital betrug:

	1909 ℳ	1910 ℳ
1. am Ende des Jahres:		
a) für die Vollspurbahnen insgesamt	1 066 333 893	1 082 966 400
auf 1 km Eigentumslänge	379 620	385 541
b) für die Schmalspurbahnen insgesamt	50 421 290	51 816 408
auf 1 km Eigentumslänge	105 820	108 748
im ganzen	1 116 755 183	1 134 782 808
auf 1 km Eigentumslänge	339 911	345 399
2. im Jahresdurchschnitt:		
a) für die Vollspurbahnen	1 057 782 240	1 074 838 305
b) für die Schmalspurbahnen . . .	47 437 778	51 340 337
im ganzen	1 105 220 018	1 126 178 642
Hierzu kommt noch das Anlagekapital der oben erwähnten 22,58 km Straßenbahnen		
a) am Ende des Jahres mit	3 603 904	3 604 862
b) im Jahresdurchschnitt mit. . . .	3 581 771	3 604 660.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:28 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

III. Fuhrpark.

1. Bestand.

1. Am Ende des Jahres waren vorhanden:

	1909			1910		
	für Vollspurbahnen	für Schmalspurbahnen	insgesamt	für Vollspurbahnen	für Schmalspurbahnen	insgesamt
Lokomotiven . . . . Stck.	1 390	116	1 506	1 409	123	1 532
Triebwagen . . . . . „	2	—	2	2	—	2
zusammen Stck.	1 392	116	1 508	1 411	123	1 534
auf 10 km Betriebslänge „	4,90	2,43	4,55	4,97	2,58	4,63
Tender . . . . . „	930	—	930	933	—	933
Personenwagen (eingerechnet die Personenabteile der Triebwagen) . . „	3 702	406	4 108	3 634	434	4 068
mit Achsen überhaupt „	9 245	1 146	10 391	9 154	1 258	10 412
auf 10 km Betriebslänge . . . . . „	33,44	24,48	32,14	33,11	26,87	32,21
in den Personenwagen befanden sich überhaupt Plätze . „	174 876	11 370	186 246	174 253	12 623	186 876
durchschnittlich auf 1 Achse . . . . „	18,92	9,92	17,92	19,01	10,03	17,95
Gepäckwagen . . . . „	585	65	650	604	75	679
mit Achsen . . . . „	1 356	130	1 486	1 394	170	1 564
auf 10 km Betriebslänge . . . . . „	4,90	2,78	4,60	5,04	3,63	4,84
Ladegewicht im ganzen . . . . . t	3 389	325	3 714	3 594	400	3 994
durchschnittlich auf 1 Achse . . . . „	2,50	2,50	2,50	2,58	2,35	2,55
Güterwagen . . . . . Stck.	30 688	2 214	32 902	31 983	2 265	34 248
mit Achsen . . . . „	62 956	5 172	68 128	65 540	5 376	70 916
auf 10 km Betriebslänge . . . . . „	224,35	131,80	211,05	233,57	136,92	219,68
Ladegewicht im ganzen . . . . . t	373 213	12 875	386 088	397 633	13 385	411 018
durchschnittlich auf 1 Achse . . . . „	5,90	3,14	5,65	6,04	3,14	5,78

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:28 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	1909			1910		
	für Vollspur-bahnen	für Schmal-spur-bahnen	insgesamt	für Vollspur-bahnen	für Schmal-spur-bahnen	insgesamt
Hilfswagen . . . . . Stck.	349	390	739	366	400	766
mit Achsen . . . . „	735	1 110	1 845	769	1 150	1 919
Postwagen . . . . . „	203	28	231	204	28	232
mit Achsen . . . . „	585	60	645	594	60	654
2. Die vorstehend nachgewiesenen Fahrzeuge hatten einen Anschaffungswert von . . . . . ℳ	208 660 202	9 643 864	218 304 066	217 174 881	10 401 065	227 575 946
Davon kamen auf:						
die Lokomotiven nebst Tendern . . . . „	77 173 179	3 460 318	80 633 497	79 708 481	3 656 185	83 364 666
durchschnittlich auf 1 Stück . . . . „	55 520	29 830	53 541	56 571	29 725	54 416
die Triebwagen . . . „	69 174	—	69 174	69 174	—	69 174
durchschnittlich auf 1 Stück . . . . „	34 587	—	34 587	34 587	—	34 587
die Personenwagen . . „	42 193 663	1 717 234	43 910 897	42 814 518	1 995 810	44 810 328
durchschnittlich auf 1 Achse . . . . „	4 564	1 498	4 226	4 677	1 586	4 304
die Gepäck- und Güterwagen . . . . . „	89 224 186	4 466 312	93 690 498	94 582 708	4 749 070	99 331 778
durchschnittlich auf 1 Achse . . . . „	1 387	842	1 346	1 413	856	1 370
außerdem Wert der Hilfswagen . . . . „	1 263 380	677 996	1 941 376	1 312 205	782 370	2 094 575
3. Im Jahresdurchschnitt standen zur Verfügung:						
Lokomotiven und Triebwagen . . . . . Stck.	1 368	112	1 480	1 401½	119½	1 521
Wagen:						
1. Personenwagen „	3 693	395½	4 088½	3 669	420	4 089
mit Achsen . . „	9 164	1 104	10 268	9 202½	1 202	10 404½
2. Gepäckwagen . „	586	66½	652½	594½	70	664½
mit Achsen . . „	1 348	134	1 482	1 375	150	1 525
3. Güterwagen . . „	31 322	2 600	33 922	32 333	2 654½	34 987½
mit Achsen . . „	64 173	6 232	70 405	66 286	6 448	72 734
im ganzen Wagen Stck.	35 601	3 062	38 663	36 596½	3 144½	39 741
mit Achsen . . „	74 685	7 470	82 155	76 863½	7 800	84 663½.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:28 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

2. Leistungen der Fahrzeuge

(auf den voll- und schmalspurigen Strecken zusammen).

a) Leistungen der Lokomotiven und Triebwagen.

Die eigenen Lokomotiven und Triebwagen haben auf eigenen und fremden Strecken sowie auf Neubaustrecken der eigenen Bahn geleistet:

	1909	1910
Nutzkilometer	37 142 009	37 328 946
Leerfahrkilometer	2 617 441	2 546 156
Rangierkilometer	15 878 490	15 790 120
Lokomotivkilometer im ganzen	55 637 940	55 665 222
1 Lokomotive durchschnittlich	37 593	36 598,

während auf den eigenen Betriebsstrecken von den eigenen und fremden Lokomotiven und Triebwagen zurückgelegt wurden:

	1909	1910
Nutzkilometer	37 109 596	37 276 618
Leerfahrtkilometer	2 685 094	2 594 679
Rangierkilometer	15 634 480	15 762 450
Lokomotivkilometer im ganzen	55 429 170	55 633 747
auf 1 km durchschn. Betriebslänge	16 928	16 780.

b) Leistungen der Wagen.

Die eigenen Wagen haben auf eigenen und fremden Betriebsstrecken sowie auf Neubaustrecken zurückgelegt:

	1909		1910	
	Achskilometer			
	überhaupt	je 1 Achse	überhaupt	je 1 Achse
die Personenwagen . . .	390 382 991	38 019	404 266 138	38 855
„ Gepäckwagen	79 401 263	53 577	78 882 714	51 726
„ Güterwagen	755 072 723	10 725	749 002 064	10 298
sämtliche Wagen	1 224 856 977	14 909	1 232 150 916	14 554.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:28 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Dagegen sind auf den eigenen Betriebsstrecken von den eigenen und fremden Wagen zurückgelegt worden:

	1909		1910	
	Achskilometer			
	überhaupt	auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge	überhaupt	auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge
von den Personenwagen .	400 700 485	125 707	419 227 737	129 681
„ „ Gepäckwagen . .	88 451 188	27 749	91 569 279	28 325
„ „ Güterwagen . . .	778 375 305	237 717	765 936 783	231 015
„ „ Eisenbahnpostwagen	31 684 027	9 940	32 274 353	9 862
von sämtlichen Wagen	1 299 211 005	396 781	1 309 008 152	394 811.

In den auf den eigenen Betriebsstrecken gefahrenen Zügen wurden geleistet:

in	Jahr	Lokomotivzugkilometer	Wagenachskilometer	Zugstärke Achsen
Schnellzügen	1909	3 086 292	76 794 336	25
	1910	3 136 199	79 117 612	25
Eilzügen	1909	987 941	23 229 351	24
	1910	1 059 678	25 124 579	24
Personenzügen	1909	19 010 603	432 578 882	23
	1910	19 497 251	448 231 907	23
Güterzügen	1909	11 887 175	760 649 967	64
	1910	11 651 563	752 169 821	65
Arbeits- und Materialzügen . . .	1909	212 842	5 958 469	28
	1910	170 068	4 364 233	26
sämtlichen Zügen	1909	35 184 853	1 299 211 005	37
	1910	35 514 759	1 309 008 152	37.

Generated on 2019-07-31 13:28 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

IV. Verkehr.

1. Personenverkehr.

a) Im ganzen.

	1909	%	1910	%
1. Es wurden befördert:				
in der 1. Wagenklasse Reisende	137 068	0,14	141 730	0,14
„ „ 2. „ „	5 122 383	5,39	5 290 780	5,11
„ „ 3. „ „	45 260 883	47,58	49 201 709	47,51
„ „ 4. „ „	43 546 822	45,77	47 806 654	46,16
auf Militärfahrkarten „	1 068 300	1,12	1 116 919	1,08
insgesamt Reisende	95 135 456	100,00	103 557 792	100,00.
2. Von den beförderten Reisenden wurden durchfahren:				
in der 1. Wagenklasse Perskm	10 766 035	0,53	11 011 403	0,50
„ „ 2. „ „	160 756 194	7,96	167 317 882	7,65
„ „ 3. „ „	946 282 686	46,85	1 021 354 032	46,72
„ „ 4. „ „	843 020 436	41,74	924 495 888	42,29
auf Militärfahrkarten „	59 075 983	2,92	62 135 979	2,84
insgesamt Perskm	2 019 901 334	100,00	2 186 315 184	100,00.
3. die Einnahmen betrugen:				
für Fahrkarten 1. Klasse ℳ	798 715	1,53	803 923	1,43
„ „ 2. „ „	7 206 265	13,82	7 497 412	13,38
„ „ 3. „ „	27 132 428	52,02	29 178 011	52,05
„ „ 4. „ „	16 419 352	31,48	17 949 781	32,02
„ Militärfahrkarten . . „	597 131	1,15	624 810	1,12
insgesamt . . ℳ	52 153 891	100,00	56 053 937	100,00.

4. Auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge für den Personenverkehr kamen:

	1909	1910
Reisende	29 846	32 034
Personenkilometer	633 681	676 300
Einnahmen . . . . . ℳ	16 362	17 339.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:28 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

5. Im Durchschnitt betrugen:

bei den Reisen	1909			1910		
	die durchfahrene Wegestrecke km	die Einnahmen für		die durchfahrene Wegestrecke km	die Einnahmen für	
		1 Person (Fahrt) ℳ	1 Personenkm ₰		1 Person (Fahrt) ℳ	1 Personenkm ₰
auf Fahrkarten 1. Klasse	78,55	5,83	7,42	77,69	5,67	7,30
„ „ 2. „	31,38	1,41	4,48	31,62	1,42	4,48
„ „ 3. „	20,91	0,60	2,87	20,76	0,59	2,86
„ „ 4. „	19,36	0,38	1,95	19,34	0,38	1,94
„ Militärfahrkarten . .	55,30	0,56	1,01	55,63	0,56	1,01
insgesamt . .	21,23	0,55	2,57	21,11	0,54	2,56.

6. Von dem Gesamtpersonenverkehr kamen:

auf den	1909			1910		
	Reisende	Personenkm	Einnahmen	Reisende	Personenkm	Einnahmen
Binnenverkehr . . . %	96,04	86,50	82,51	96,09	86,29	82,24
direkten Verkehr . . „	3,63	10,95	13,56	3,57	11,06	13,80
Durchgangsverkehr . „	0,33	2,55	3,93	0,34	2,65	3,96.

b) Nach den Arten der benutzten Fahrkarten geordnet:

	1909		1910	
	insgesamt	%	insgesamt	%
1. Anzahl der befördert. Reisenden:				
auf einfache Fahrkarten . . .	68 352 435	71,85	73 770 772	71,24
„ „ Arbeiterwochenkarten	127 476	0,13	118 386	0,11
„ Militärfahrkarten	1 068 300	1,12	1 116 919	1,08
„ Rückfahrkarten aller Art .	25 521 144	26,83	28 482 849	27,50
„ Rundreisekarten und -hefte	59 459	0,06	63 215	0,06
„ Fahrkarten zu bestellten Sonderzügen	6 642	0,01	5 651	0,01
zusammen . . .	95 135 456	100,00	103 557 792	100,00.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:28 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	1909		1910	
	insgesamt	%	insgesamt	%
2. Anzahl der gefahrenen Personenkilometer:				
auf einfache Fahrkarten . . .	1 686 824 743	83,51	1 820 235 304	83,26
„ „ Arbeiterwochenkarten	808 677	0,04	753 755	0,03
„ Militärfahrkarten	59 075 983	2,92	62 135 979	2,84
„ Rückfahrkarten aller Art .	259 730 398	12,86	289 822 546	13,26
„ Rundreisekarten und -hefte	13 116 968	0,65	13 096 701	0,60
„ Fahrkarten zu bestellten Sonderzügen	344 565	0,02	270 899	0,01
zusammen . . .	2 019 901 334	100,00	2 186 315 184	100,00
3. Einnahmen aus dem Absatz:				
von einfachen Fahrkarten . .	48 349 838	92,71	51 952 302	92,68
„ „ Arbeiterwochenkarten	8 127	0,01	7 621	0,01
„ Militärfahrkarten	597 131	1,14	624 810	1,12
„ Rückfahrkarten aller Art .	2 627 228	5,04	2 905 183	5,18
„ Rundreisekarten u. -heften	526 551	1,01	529 564	0,95
„ Fahrkarten zu bestellten Sonderzügen	45 016	0,09	34 457	0,06
zusammen . . .	52 153 891	100,00	56 053 937	100,00.

4. Im Durchschnitt ergaben sich:

bei den Reisen auf	1909			1910		
	durchfahrene Wegestrecke	Einnahmen für		durchfahrene Wegestrecke	Einnahmen für	
		1 Person (Fahrt)	1 Personenkm		1 Person (Fahrt)	1 Personenkm
	km	ℳ	₰	km	ℳ	₰
einfache Fahrkarten . .	24,68	0,71	2,87	24,67	0,70	2,85
„ Arbeiterwochenkarten	6,34	0,06	1,00	6,37	0,06	1,01
Militärfahrkarten	55,29	0,56	1,01	55,63	0,56	1,01
Rückfahrkarten aller Art	10,18	0,10	1,01	10,18	0,10	1,00
Rundreisekarten u. -hefte	220,61	8,86	4,01	207,18	8,38	4,04
Fahrkarten zu bestellten Sonderzügen	51,88	6,78	13,06	47,94	6,10	12,72
insgesamt . .	21,23	0,55	2,57	21,11	0,54	2,56.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:28 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

5. Nach der Gattung der Rückfahrkarten kamen:

auf	Jahr	von der Anzahl der verkauften Karten	von den zurückgelegten Fahrten (beförderten Reisenden)	von den gefahrenen Personen-km	von den Einnahmen ℳ
gewöhnl. Rückfahrkarten	1909	30 167	58 854	3 780 059	127 707
	1910	27 822	54 050	3 091 953	113 900
Arbeiter-Rückfahrkarten .	1909	18 157	36 314	698 246	9 696
	1910	19 061	38 122	725 108	10 069
Arbeiter-Wochenkarten f. Hin- und Rückfahrt .	1909	810 468	9 725 616	95 926 881	881 791
	1910	918 405	11 020 860	110 137 655	1 012 428
Sonderzug-Rückfahrkarten	1909	66 488	130 642	11 186 253	170 956
	1910	63 983	124 861	11 003 705	170 886
Monatskarten	1909	169 898	10 193 880	99 745 284	1 102 326
	1910	189 694	11 381 640	111 666 367	1 230 744
Monats-Nebenkarten . .	1909	41 127	2 467 620	22 374 034	131 368
	1910	46 340	2 780 400	25 305 867	147 240
Beamten-Zeitkarten . . .	1909	6 326	994 410	7 737 030	43 041
	1910	6 727	1 041 840	7 933 306	45 093
Schülerkarten	1909	21 901	1 913 808	18 282 611	160 343
	1910	24 284	2 041 076	19 958 585	174 823
insgesamt . .	1909	1 164 532	25 521 144	259 730 398	2 627 228
	1910	1 296 316	28 482 849	289 822 546	2 905 183.

c) Jede bewegte Achse der Personenwagen war durchschnittlich besetzt: 1909 mit 5,04, 1910 mit 5,22 Reisenden.

Die Ausnutzung:

α) der bewegten Plätze betrug . . . . . 1909 = 28,12%, 1910 = 29,08%

β) des Ladegewichts der Personenwagen . 1909 = 28,36%, 1910 = 28,89%.

2. Gepäckverkehr.

	1909	1910
1. Reisegepäck wurde befördert . . . kg	102 639 240	109 783 870
davon bezahltes Gewicht . . ,,	101 641 440	108 649 320
Zurückgelegte Tonnenkilometer (von der Gesamtlast des Reisegepäcks)	6 076 489	6 602 174
Erzielte Einnahmen . . . . . ℳ	1 706 805	1 851 354
2. Hunde (bei Reisenden) wurden befördert . . . . . Stck.	164 665	188 189
Zurückgelegte Tonnenkilometer	40 505	45 442
Erzielte Einnahmen . . . . . ℳ	64 618	72 265.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:28 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

3. Güter- und Tierverkehr.

1. Es wurden befördert:	1909 Tonnen	1909 %	1910 Tonnen	1910 %
Eil- und Expreßgut	461 934	1,39	492 873	1,40
Stückgut	2 061 533	6,19	2 198 093	6,27
Wagenladungsgut:				
Allgemeine Klasse A[1]	435 252	1,31	449 329	1,28
„ „ B	1 144 154	3,44	1 178 876	3,36
Spezialtarif A[2]	855 602	2,57	920 341	2,62
„ I	1 958 031	5,88	2 044 559	5,83
„ II (in Ladungen von 10000 kg)	967 650	2,90	1 078 729	3,07
„ II („ „ „ 5000 „)	646 393	1,94	682 675	1,94
„ III	11 632 188	34,93	12 361 644	35,24
Ausnahmetarife	12 675 088	38,06	13 273 061	37,84
Militärgut	35 875	0,11	35 274	0,10
Gut mit Frachtberechnung nach Vereinbarung (Baumaterialien)	277 728	0,83	210 226	0,60
Tiere	149 584	0,45	156 120	0,45
zusammen: gegen Frachtberechnung	33 301 012	100,00	35 081 800	100,00
ohne „	1 160 727		1 111 114	
im ganzen	34 461 739		36 192 914	

2. Es haben zurückgelegt:	1909 Tonnenkm	1909 %	1910 Tonnenkm	1910 %
Eil- und Expreßgut	27 891 668	1,29	29 198 500	1,28
Stückgut	159 668 413	7,37	173 659 782	7,60
Wagenladungsgut:				
Allgemeine Klasse A[1]	36 974 380	1,71	37 036 895	1,62
„ „ B	105 237 488	4,86	109 298 282	4,78
Spezialtarif A[2]	60 980 978	2,82	66 406 184	2,90
„ I	136 592 098	6,31	145 312 504	6,36
„ II (in Ladungen von 10000 kg)	79 480 802	3,67	91 402 422	4,00
„ II („ „ „ 5000 „)	36 898 250	1,70	38 381 795	1,68
„ III	678 873 373	31,36	699 332 056	30,59
Ausnahmetarife	827 320 194	38,22	881 178 973	38,55
Militärgut	1 673 019	0,08	2 157 375	0,09
Gut mit Frachtberechnung nach Vereinbarung (Baumaterialien)	5 554 560	0,26	4 204 520	0,18
Tiere	7 709 667	0,35	8 403 505	0,37
zusammen: gegen Frachtberechnung	2 164 854 890	100,00	2 285 972 793	100,00
„ ohne „	62 513 274		57 405 705	
im ganzen	2 227 368 164		2 343 378 498	

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:30 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

3. Die Einnahmen aus der Güterbeförderung betrugen:

für	1909		1910	
	ℳ	%	ℳ	%
Eil- und Expreßgut	5 431 868	5,63	5 768 660	5,67
Stückgut	17 678 231	18,33	18 960 616	18,64
Wagenladungsgut:				
Allgemeine Klasse A[1]	2 926 324	3,03	2 926 769	2,88
„ „ B	6 838 108	7,09	6 990 081	6,87
Spezialtarif A[2]	3 705 728	3,84	3 946 555	3,88
„ I	6 985 037	7,24	7 391 915	7,27
„ II (in Ladungen von 10000 kg)	3 351 022	3,47	3 765 117	3,70
„ II („ „ „ 5000 „)	1 683 461	1,75	1 776 903	1,75
„ III	22 101 082	22,91	22 818 740	22,43
Ausnahmetarife	23 909 267	24,79	25 446 099	25,02
Militärgut	121 241	0,13	149 183	0,15
Gut mit Frachtberechnung nach Vereinbarung (Baumaterialien)	194 410	0,20	147 158	0,14
Tiere	1 532 772	1,59	1 631 885	1,60
im ganzen	96 458 551	100,00	101 719 681	100,00.

4. Von der Einnahme aus dem Güterverkehr kamen im Durchschnitt:

für	1909 auf		1910 auf	
	1 t ℳ	1 tkm ₰	1 t ℳ	1 tkm ₰
Eil- und Expreßgut	11,76	19,47	11,70	19,76
Stückgut	8,58	11,06	8,63	10,92
Wagenladungsgut:				
Allgemeine Klasse A[1]	6,72	7,91	6,51	7,90
„ „ B	5,98	6,50	5,93	6,40
Spezialtarif A[2]	4,33	6,08	4,29	5,94
„ I	3,57	5,11	3,62	5,09
„ II (in Ladungen von 10000 kg)	3,46	4,22	3,49	4,12
„ II („ „ „ 5000 „)	2,60	4,56	2,60	4,63
„ III	1,90	3,26	1,85	3,26
Ausnahmetarife	1,89	2,58	1,91	2,89
Militärgut	3,38	7,25	4,23	6,92
Gut mit Frachtberechnung nach Vereinbarung (Baumaterialien)	0,70	3,50	0,70	3,50
Tiere	10,25	19,88	10,45	19,42
im ganzen	2,90	4,46	2,90	4,45.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:29 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

5. Jede Tonne Gut hat durchschnittlich durchfahren: 1909 = 64,63 km, 1910 = 64,75 km, und zwar:

		1909	1910
Eil- und Expreßgut	km	60,38	59,24
Stückgut	„	77,08	79,00
Wagenladungsgut:			
Allgemeine Klasse A[1]	„	84,95	82,43
„ „ B	„	91,98	92,71
Spezialtarif A[2]	„	71,27	72,15
„ I	„	69,76	71,07
„ II (in Ladungen von 10 000 kg)	„	82,14	84,73
Spezialtarif II (in Ladungen von 5 000 kg)	„	57,08	56,22
„ III	„	58,36	56,57
Ausnahmetarife	„	65,28	66,39
Militärgut	„	46,63	61,16
Gut mit Frachtberechnung nach Vereinbarung (Baumaterialien)	„	20,00	20,00
Tiere	„	51,54	53,83
Gut gegen Frachtberechnung	„	65,01	65,16
„ ohne „	„	53,86	51,67.

6. Auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge für den Güterverkehr kamen:

gegen Frachtberechnung befördertes Gut	t	10 170	10 581
	tkm	661 150	689 474
Einnahmen an Fracht	ℳ	29 459	30 680
Gut überhaupt (mit den frachtfreien Sendungen)	t	10 525	10 916
	tkm	680 241	706 789.

7. An der Gesamtgüterbeförderung gegen Frachtberechnung waren beteiligt:

	1909			1910		
	der gefahrenen		der Einnahmen	der gefahrenen		der Einnahmen
	t	tkm		t	tkm	
der Binnenverkehr mit . %	42,16	31,19	39,22	43,15	31,90	39,91
der direkte Verkehr mit . „	51,50	55,15	53,23	50,69	55,11	52,81
der Durchgangs-Verkehr mit „	6,34	13,66	7,55	6,16	12,99	7,28.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:30 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

V. Betriebsergebnisse.

1. Einnahmen.

	1909		1910	
	ℳ	%	ℳ	%
a) Aus dem Personen- und Gepäckverkehr:				
für die Beförderung:				
von Personen	52 153 891	31,11	56 053 937	31,30
„ Gepäck und Hunden . . .	1 771 423	1,06	1 923 619	1,07
Nebenerträge	463 345	0,27	503 893	0,28
insgesamt . .	54 388 659	32,44	58 481 449	32,65
auf 1 km durchschnittl. Betriebslänge	17 053	—	18 090	—
b) Aus dem Güterverkehr:				
für die Beförderung:				
von Gütern, Tieren usw.	96 458 551	57,54	101 719 681	56,80
„ Postgut	154 854	0,09	152 327	0,09
Nebenerträge	5 413 967	3,23	5 805 107	3,24
insgesamt . .	102 027 372	60,86	107 677 115	60,13
auf 1 km durchschnittl. Betriebslänge	31 159	—	32 477	—
Verkehrseinnahme im ganzen	156 416 031	93,30	166 158 564	92,78
c) Sonstige Einnahmen	11 240 215	6,70	12 928 689	7,22
Gesamteinnahmen . .	167 656 246	100,00	179 087 253	100,00.

2. Ausgaben.

a) Persönliche Ausgaben	71 090 426	56,92	73 555 675	57,89
b) Sächliche Ausgaben	53 808 323	43,08	53 497 845	42,11
Gesamtausgaben . .	124 898 749	100,00	127 053 520	100,00
im Verhältnis zu den Gesamteinnahmen (Betriebskoeffizient)	—	74,50	—	70,95.

3. Überschuß.

Insgesamt	42 757 497	—	32 033 733	—
im Verhältnis zu den Gesamteinnahmen	—	25,50	—	29,05
im Verhältnis zum durchschnittlichen Anlagekapital	—	3,86	—	4,61.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:30 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

4. Im Durchschnitt kamen:

	1909			1910		
	auf 1 km Bahnlänge ℳ	auf 1 Lokomotivnutzkm ℳ	auf 1 Wagenachskm ℳ	auf 1 km Bahnlänge ℳ	auf 1 Lokomotivnutzkm ℳ	auf 1 Wagenachskm ℳ
von den Einnahmen . .	51 202	4,52	0,13	54 015	4,80	0,14
„ „ Ausgaben . .	38 144	3,37	0,10	38 321	3,41	0,10
vom Überschuß	13 058	1,15	0,03	15 694	1,39	0,04.

VI. Zahl der Beamten am Ende des Jahres.

	1909		1910	
	insgesamt	%	insgesamt	%
Allgemeine Verwaltung	1 140	7,04	1 131	6,98
Streckendienst	2 188	13,51	2 113	13,05
Bahnhofs- und Abfertigungsdienst . .	6 907	42,66	6 955	42,95
Zugbegleitungsdienst	2 619	16,18	2 619	16,17
Zugförderungsdienst	2 697	16,66	2 751	16,99
Elektrotechnischer Dienst	102	0,63	106	0,65
Werkstättendienst	376	2,32	376	2,32
Baudienst	162	1,00	144	0,89
im ganzen . .	16 191	100,00	16 195	100,00
davon kommen auf die mitverwalteten Privateisenbahnen	23	—	20	—.

VII. Unfälle.

	1909	1910
1. Zahl der:		
Entgleisungen	53	33
Zusammenstöße	13	17
sonstige Unfälle	251	248
Unfälle im ganzen	317	298
davon kamen:		
auf 100 km durchschnittl. Betriebslänge	9,68	8,99
„ 1 Million Lokomotivkilometer . .	7,97	7,47
„ 1 „ Wagenachskilometer . .	0,24	0,23.

Generated on 2019-07-31 13:29 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

2. Zahl der beim Eisenbahnbetrieb getöteten oder verletzten Personen (ohne die Selbstmörder):

	1909		1910	
	getötet	verletzt	getötet	verletzt
a) Reisende:				
bei Zugunfällen	—	25	—	16
„ sonstigen Unfällen	2	20	4	14
zusammen . .	2	45	4	30
auf 1 Million:				
beförderte Reisende	0,021	0,473	0,039	0,290
Personenkilometer	0,001	0,022	0,002	0,014
Achskilometer der Personenwagen	0,005	0,112	0,010	0,072
b) Bahnbeamte und Bahnarbeiter im Dienst:				
bei Zugunfällen	—	16	—	9
„ sonstigen Unfällen	28	167	40	168
zusammen . .	28	183	40	177
auf 1 Million:				
Zugkilometer	0,796	5,201	1,126	4,984
Wagenachskilometer aller Art .	0,022	0,141	0,031	0,135
c) Fremde Personen[1]	13	16	7	16
Gesamtzahl . .	43	244	51	223
	287		274	
auf 1 Million:				
Zugkilometer	8,16		7,72	
Wagenachskilometer aller Art . .	0,22		0,21	
Außerdem Selbstmörder	58	5	36	3.

[1]) Eingerechnet die Post-, Steuer-, Polizei- und sonstigen im Dienst befindlichen Beamte.

Generated on 2019-07-31 13:30 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Die Eisenbahnen im Großherzogtum Baden

im Jahre 1910 [1]).

1. Längen.

Am Jahresschluß 1910 betrug die Länge der vom badischen Staate betriebenen Bahnen	1 755,02	km
Davon kamen:		
I. auf die badischen Staatsbahnen	1 719,35	„ [2])
II. „ „ gepachteten Strecken	24,50	„
III. „ „ mitbetriebenen Strecken	11,17	„
zusammen	1 755,02	km.
Doppelgleisig waren	867,69	„
Im Nebenbahnbetrieb befanden sich	247,54	„
Die Betriebslänge im Jahresdurchschnitt betrug .	1 750,78	„
davon für Personenverkehr	1 663,07	„
„ „ Güterverkehr	1 750,78	„
Die Eigentumslänge der badischen Staatsbahnen einschließlich der 1,64 km verpachteten Strecken war .	1 720,99	„ .
Die Gesamtlänge der am 31. Dezember 1910 im Großherzogtum Baden belegenen Bahnen war:		
an badischen Vollspurbahnen	1 612,52	km [3])
„ fremden Bahnen auf badischem Gebiet . . .	192,84	„
zusammen Vollspurbahnen	1 805,36	km.

[1]) Vgl. die Statistik der badischen Bahnen für 1909, Archiv 1911 S. 498 ff. Die nachstehenden Angaben sind dem von der großherzoglichen Generaldirektion der badischen Staatsbahnen herausgegebenen Jahresbericht über die Staatseisenbahnen und die Bodenseedampfschiffahrt im Großherzogtum Baden für das Jahr 1910 — Karlsruhe 1911 — entnommen.

[2]) Ohne 1,64 km verpachtete Strecken.

[3]) Einschließlich 38,64 km badische Strecken der Main-Neckarbahn. In auswärtigen Staaten liegen 108,47 km badische Eisenbahnen.

Generated on 2019-07-31 13:29 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

2. Betriebsmittel und ihre Leistungen.

Am Jahresschluß waren vorhanden:		1909	1910
Lokomotiven	Stck.	825	836
Tender	„	580	585
Personenwagen	„	2 048	2 145
mit Achsen	„	4 993	5 226
„ Plätzen	„	97 158	104 075
Gepäck- und Güterwagen	„	18 114	21 374
mit Achsen	„	37 269	44 743
„ Tragfähigkeit	t	236 840	253 866
Leistungen der badischen Betriebsmittel auf eigenen und fremden Strecken:			
Lokomotiven	Lokkm[1])	40 469 467	39 677 014
durchschn. für 1 Lokomotive	„	49 353	47 775
Personenwagen	Achskm	260 088 557	267 437 240
durchschn. für 1 Achse	„	53 882	52 336
Gepäckwagen	„	66 252 487	69 330 195
durchschn. für 1 Achse	„	64 826	52 246
Güterwagen	„	589 878 543	612 478 584
durchschn. für 1 Achse	„	16 197	16 524
Auf jedes Achskm der Personenwagen kamen	Pers.	4,37	4,54
Die bewegten Plätze der Personenwagen waren besetzt zu	%	22,46	22,80
Die bewegte Tragfähigkeit der Lastwagen war ausgenutzt zu	„	40,06	41,62

3. Anlagekapital.

Am Jahresschluß 1910 betrug:

die Eigentumslänge	1 720,99 km
das verwendete Anlagekapital im ganzen	825 511 462 ℳ
auf 1 km Eigentumslänge	479 672 „
das Anlagekapital im Jahresdurchschnitt	810 053 455 „

[1]) Mit Leerfahrten.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:29 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

4. Verkehr und finanzielle Betriebsergebnisse.

		1909	1910
Betriebslänge im Jahresdurchschnitt	km	1 746,69	1 750,78
Verwendetes Anlagekapital	ℳ	794 000 222	825 511 462
Beförderte Personen	Anz.	50 031 658	53 029 208
„ Güter (frachtzahlende) .	t	17 832 489	18 604 692
„ Dienstgüter (frachtfreie)	„	1 101 906	951 504
Einnahme:			
aus dem Personen- und Gepäckverkehr	ℳ	28 485 892	30 265 771
„ „ Güterverkehr	„	61 884 268	64 734 857
für Überlassung von Bahnanlagen und Leistungen für Dritte . . .	„	4 843 107	4 786 159
„ „ von Betriebsmitteln	„	695 757	647 410
Erträge und Veräußerungen . .	„	2 914 298	2 528 008
Verschiedenes	„	2 330 013	2 547 907
im ganzen [1])	„	101 153 335	105 510 112
auf 1 km Betriebslänge	„	57 911	60 265
Ausgabe:			
im ganzen	„	77 565 345	75 627 727
auf 1 km Betriebslänge	„	44 407	43 197
in Prozenten der Roheinnahme .	%	76,68	71,68
Einnahmeüberschuß:			
im ganzen	ℳ	23 587 990	29 882 385
auf 1 km Betriebslänge	„	13 504	17 068
in Prozenten des Anlagekapitals	%	3,03	3,69
Es hat durchschnittlich durchfahren:			
eine Person	km	22,14	22,16
„ Tonne Gut	„	84,49	83,56
Die durchschnittl. Einnahme betrug:			
für 1 Personenkm	₰	2,45	2,45
„ 1 Gütertonnenkm	„	3,89	3,95

[1]) Einschließlich der Einnahmen und Leistungen für die Reichspostverwaltung, aus Militär- und frachtpflichtigem Dienstgut, aus Wagenmieten und aus sonstigen Quellen.

Generated on 2019-07-31 13:29 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

		1909	1910
Von der Roheinnahme kamen:			
auf die Personen- und Gepäckbeförderung	%	28,16	28,69
auf den Güterverkehr (einschließl. Leichen, Fahrzeuge usw.) . . .	%	61,18	61,35
auf sonstige Einnahmen	„	10,66	9,96
Von der Ausgabe mit	ℳ	77 565 345	75 627 727
kamen (in Prozenten) auf:			
Gehalt und Wohnungsgeld der etatsmäßigen Beamten	%	21,84	23,28
andere ständige persönliche Ausgaben und Löhne	„	22,49	22,50
Tagegelder, Reise- und Umzugskosten, sowie andere Nebenbezüge	„	4,87	4,61
für Wohlfahrtszwecke.	„	5,35	5,90
für Unterhaltung und Ergänzung der Ausstattungsgegenstände sowie für Beschaffung von Betriebsmaterialien	„	16,90	15,90
für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen	„	12,22	10,95
für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Betriebsmittel und maschinellen Anlagen . .	„	13,04	13,26
für Benutzung fremder Bahnanlagen und für Dienstleistungen fremder Beamten	„	1,41	1,62
für Benutzung fremder Betriebsmittel	„	0,79	0,74
verschiedene Ausgaben	„	1,09	1,24
die Gesamtausgabe betrug	„	76,68	71,68

Im Vergleich mit dem Vorjahr ist die Gesamteinnahme um 4,31% gestiegen, während die Gesamtausgabe um 2,50% zurückgeblieben ist. Hieraus ergibt sich für den Betriebsüberschuß eine Zunahme um 26,68%. Im Personen- und Gepäckverkehr betrug die Mehreinnahme 6,25% und im Güterverkehr 4,61%.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:29 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Es ergibt sich	für jedes Lokomotiv-kilometer		für jedes Nutz-kilometer		für jedes Bahn-[1] kilometer	
	1909	1910	1909	1910	1909	1910
an Einnahme . . . . ℳ	2,53	2,68	3,67	3,85	57 911	60 265
„ Ausgabe . . . . „	1,94	1,92	2,81	2,76	44 407	43 197
„ Überschuß . . „	0,59	0,76	0,86	1,09	13 504	17 068

Die Anlagekapitalien verzinsten sich:	1909	1910
bei den Staatsbahnen mit . . . . . %	3,03	3,69
bei dem badischen Anteil der Main-Neckar-Bahn . . . . . „	3,50	6,52

Das Gewicht der bei den badischen Stationen abgegangenen und angekommenen Güter bezifferte sich im Berichtsjahr 1910 im ganzen auf 16 798 903 t (gegen 16 014 825 t im Vorjahr), von denen der größte Teil (82,46%) auf Massengüter (mit über 100 000 t Gewicht) kam, nämlich:

	1909	1910
auf Steinkohlen . . . . . %	30,94	28,43
„ Holz . . . . . „	8,02	8,34
„ Getreide und Hülsenfrüchte . . „	6,45	6,09
„ Steine . . . . . „	8,51	8,41
„ Eisen und Stahl . . . . . „	5,29	5,75
Die Einnahme der badischen Bahnen aus dem Güterverkehr mit dem Ausland betrug:		
im Verkehr mit:		
Österreich-Ungarn . . . . . ℳ	1 310 318	1 357 657
der Schweiz . . . . . „	8 530 159	9 525 850
Belgien und England . . . . . „	531 694	518 421
Holland . . . . . „	171 212	228 604
Frankreich . . . . . „	980 531	954 614
Italien . . . . . „	1 174 472	1 177 923

[1]) Durchschnittliche Betriebslänge.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:29 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Von der Gesamteinnahme kamen auf Personenverkehr allein:

im Jahr	1910	27,31%,
dagegen „	„ 1909	26,79 „,
demnach 1910 mehr		0,52%.

Im einzelnen hat sich der Personenverkehr folgendermaßen gestaltet:

Von den beförderten Personen kamen auf:		1909	1910
I. Klasse	%	0,24	0,23
II. „	„	3,26	3,19
III a „	„	16,89	17,23
III b „	„	77,85	77,85
Militär	„	1,76	1,50
zu ermäßigten Preisen wurden befördert	„	32,12	33,09
Von den gefahrenen Personenkilometern kamen auf:			
I. Klasse	%	1,17	1,15
II. „	„	8,66	8,75
III a „	„	28,28	28,85
III b „	„	56,80	56,89
Militär	„	5,09	4,36
Von der Einnahme kamen auf:			
I. Klasse	%	3,64	3,46
II. „	„	16,81	16,93
III a „	„	33,37	34,06
III b „	„	44,04	43,74
Militär	„	2,14	1,81

Die Beteiligung der Wagenklassen an der Einnahme, verglichen mit dem Vorjahr, war in Prozenten bei der

I. Klasse	weniger	0,18	%
II. „	mehr	0,12	„
III a „	„	0,69	„
III b „	weniger	0,30	„
Militär	mehr	0,33	„.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:29 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Im Güterverkehr ergab sich im Jahre 1910 (gegenüber 1909) eine Zunahme:

bei der Einnahme . . . . . um 0,31 %
„ „ Tonnenzahl . . . . . „ 4,33 „
„ „ Tonnenkilometerzahl . . „ 3,19 „ .

Durchschnittlich betrug im Güterverkehr:	1909	1910
die Belastung einer Güterwagenachse t	2,60	2,73
der Frachtwert einer Tonne . . . . ℳ	3,89	3,95
„ „ „ Achse . . . . „	10,11	10,78

5. Unfälle.

Im Jahr 1910 haben stattgefunden:

19 Entgleisungen,
11 Zusammenstöße,
97 sonstige Unfälle (23 auf freier Bahn).

Dabei verunglückten:

	Reisende		Bahnbedienstete		Sonstige Personen		Zusammen	
	getötet	verletzt	getötet	verletzt	getötet	verletzt	getötet	verletzt
durch eigenes Verschulden .	2	8	23	47	11[1])	3	36	58
ohne Verschulden (im Dienst usw.)	—	23	—	1	—	3	—	27
zusammen	2	31	23	48	11	6	36	85
							121	
dagegen im Jahr 1909 . . .	4	24	22	65	8	9	34	98
							132	

Von den 121 Unglücksfällen kamen auf je 1 000 000 durchfahrene Zugkilometer 4,61 und auf je 1 000 000 Wagenachskilometer aller Art 0,13 Fälle.

[1]) Außerdem 11 durch Selbstmord.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:29 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

6. Betriebspersonal.

Das Betriebspersonal im Jahresdurchschnitt 1910 betrug	Etatsmäßige Beamte	Diätarische Beamte	Arbeiter
	Anzahl		
bei der allgemeinen Verwaltung	833	671	307
„ „ Bahnunterhaltung und Bahnbewachung	901	208	4 148
„ dem Bahnhofs-Abfertigungs- und Zugbegleitungsdienst	4 552	2 354	5 895
„ „ Zugbeförderungs- und Werkstättendienst	1 749	558	5 505
zusammen	8 035	3 791	15 855
demnach im ganzen 27 681 Personen.			

Im Jahre 1909 betrug die Zahl der beschäftigten Personen 27 698.

Der Gesamtaufwand an Gehalt, Löhnen, Nebenbezügen usw. für dieses Personal betrug 47 168 061 ℳ gegen 46 977 204 ℳ im Vorjahr.

Die Ausgaben für Beamte und Arbeiter haben gegenüber dem Jahre 1909 um 0,41 %, die Zahl der Personen um 0,06 % abgenommen.

7. Main-Neckarbahn.

Vom badischen Anteil der Main-Neckarbahn betrug:		1909	1910
das verwendete Anlagekapital im Jahresdurchschnitt	ℳ	10 291 252	10 283 994
der Einnahmeüberschußanteil . . .	„	360 125	670 688
die Verzinsung des Anlagekapitals .	%	3,50	6,52

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:29 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Hauptergebnisse der österreichischen Eisenbahnstatistik

für das Jahr 1909. [1])

Die für das Jahr 1909 vom k. k. österreichischen Eisenbahnministerium veröffentlichte Österreichische Eisenbahnstatistik über Hauptbahnen und Lokalbahnen (erster Teil), aus der nachfolgende Angaben entnommen sind, enthält außer den üblichen Mitteilungen zwei neue Abschnitte, und zwar eine Nachweisung der infolge von Unfällen geleisteten Zahlungen und eine Nachweisung der Achs-, Radreifen-, Vollräder- und Schienenbrüche.

Der zweite Teil der Eisenbahnstatistik, der die Kleinbahnen und Schleppbahnen enthält, kommt für das Archiv für Eisenbahnwesen nicht in Betracht.

Die Länge sämtlicher Eisenbahnen betrug:

Ende 1908	21 921 km,
davon kamen auf Staatsbahnen und Privatbahnen im Staatsbetrieb	17 882 „ .
Ende 1909	22 377 „ ,
davon kamen auf Staatsbahnen und Privatbahnen im Staatsbetrieb	18 495 „ .
Der Zuwachs betrug mithin	456 „ .

Die Verteilung des Eisenbahnnetzes nach Ländern erhellt aus nachstehender Übersicht:

---

[1]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1911 S. 255.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:29 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Im Reichsrat vertretene Königreiche und Länder	Bahnlänge (Eigentumslänge) Ende		1 Kilometer Bahn kommt			
			auf qkm		auf Einwohner	
	1908 km	1909 km	1908	1909	1908	1909
Österreich unter der Enns .	2 282	2 404	8,69	8,25	1 359	1 290
Österreich ob der Enns . .	1 009	1 028	11,88	11,66	803	788
Salzburg	409	418	17,49	17,11	472	461
Steiermark	1 445	1 446	15,51	15,51	938	938
Kärnten	583	627	17,73	16,46	630	586
Krain	508	508	19,61	19,61	1 001	1 001
Küstenland (österr.-illyr.). .	574	574	13,87	13,87	1 317	1 317
Tirol und Vorarlberg . . .	1 065	1 149	27,51	25,50	922	855
Böhmen	6 654	6 652	7,81	7,81	950	950
Mähren	2 064	2 102	10,76	10,57	1 181	1 160
Schlesien (österr.)	604	630	8,52	8,18	1 126	1 080
Galizien	3 936	4 031	19,94	19,47	1 859	1 815
Bukowina	558	578	18,73	18,10	1 309	1 264
Dalmatien	230	230	55,72	55,72	2 578	2 578
Summe, Durchschnitt	21 921	22 377	13,69	13,41	1 193	1 169

Über die Ergebnisse des Verkehrs in den Jahren 1908 und 1909 gibt die nachfolgende Zusammenstellung Aufschluß:

		1908	1909
Beförderte Personen:			
im ganzen	Mill.	228,26	241,96
auf den Staatsbahnen und Privatbahnen im Staatsbetrieb . . .	,,	135,84	178,11
Beförderte Güter:			
im ganzen	Mill. t	155,10	152,19
auf den Staatsbahnen und Privatbahnen im Staatsbetrieb . . .	,,	78,14	106,26
Betriebseinnahmen:			
im ganzen	Kr. [1])	878,11	914,16
bei den Staatsbahnen und Privatbahnen im Staatsbetrieb . . .	,,	531,74	710,10

[1]) 1 Krone = ½ Gulden der früheren österreichischen Währung oder = 0,85 ℳ der deutschen Reichswährung.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:29 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Hiervon kamen auf Transporteinnahmen:	1908	1909
aus dem Personenverkehr:		
im ganzen . . . . . Mill. Kr.	208,37	217,36
bei den Staatsbahnen und Privatbahnen im Staatsbetrieb „	124,80	162,34
aus dem Güterverkehr:		
im ganzen . . . . . „	624,10	643,04
bei den Staatsbahnen und Privatbahnen im Staatsbetrieb „	372,90	502,31

Die Gesamtlänge der zwei- und mehrgleisigen Strecken betrug Ende 1908: 3 383 km, 1909: 3 487 km.

Von der Gesamtlänge aller Bahnen kamen auf:	1908	1909
	Kilometer	
Eisenbahnen mit Reibungsbetrieb . . .	21 882	22 338
„ „ Zahnstangenbetrieb .	39	39
zusammen	21 921	22 377
vollspurige Eisenbahnen	20 705	21 049
schmalspurige Eisenbahnen	1 216	1 328
zusammen	21 921	22 377

Nach der Betriebskraft unterschieden, wurden von den österreichischen Eisenbahnen 225 km mit elektrischer Kraft, ferner 28 km nur für den Personenverkehr mit elektrischer Kraft, für den Güterverkehr aber mit Dampfkraft, alle übrigen Linien mit Dampfkraft betrieben.

Das verwendete Anlagekapital der österreichischen Eisenbahnen betrug Ende 1909:

a) für Staatsbahnen im eigenen und fremden Staatsbetrieb	5 254 650 073	Kr.
für Privatbahnen auf Rechnung des Staates . .	186 159 372	„
a) zusammen	5 440 809 445	Kr.
Hiervon kamen:		
auf den Erwerb von Privatbahnen	3 902 669 000	„
auf den Staatseisenbahnbau und auf nachträgliche Aufwendungen.	1 538 140 445	„
zusammen wie vor	5 440 809 445	Kr.
auf 1 km Bahnlänge	397 048	„

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:29 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

b) für die vom Staat auf Rechnung der Eigentümer betriebenen Bahnen	724 093 666 Kr.
für Privatbahnen im Privatbetrieb	1 884 364 505 „
b) zusammen	2 608 458 171 Kr.
Hiervon kamen:	
auf Bau und Einrichtung der Bahn und Beschaffung der Betriebsmittel	2 035 916 330 Kr.
auf Kursverlust	570 695 241 „
auf sonstige Auslagen	1 846 600 „
zusammen wie vor .	2 608 458 171 Kr.
auf 1 km Baulänge .	300 443 „
Summe a) und b) .	8 049 267 616 Kr.

Stand der Betriebsmittel.

Bezeichnung	Eisenbahnen					
	im Staatsbetrieb		im Privatbetrieb		zusammen	
	Stück					
	1908	1909	1908	1909	1908	1909
eigene Lokomotiven . . .	4 295	5 615	2 402	1 425	6 697	7 040
für das km Betriebslänge	0,28	0,30	0,37	0,38	0,30	0,31
verwendete Lokomotiven .	4 296	5 615	2 409	1 430	6 705	7 045
eigene Tender	3 351	4 394	1 905	1 170	5 256	5 564
eigene Motorwagen . . .	18	40	115	141	133	181
eigene Schneepflüge . . .	29	98	151	106	180	204
eigene Personenwagen . .	8 684	10 970	4 925	3 014	13 609	13 984
für das km Betriebslänge	0,56	0,59	0,76	0,81	0,62	0,62
verwendete Personenwagen	8 700	11 004	5 047	3 078	13 747	14 082
eigene Postwagen	575	723	145	65	720	788
eigene Lastwagen	83 057	107 301	56 411	35 382	139 468	142 683
davon:						
Gepäckwagen	2 341	3 208	1 294	751	3 635	3 959
gedeckte Güterwagen .	29 705	39 566	18 581	9 694	48 286	49 260
offene Güterwagen . .	51 011	64 527	36 536	24 937	87 547	89 464
für das km Betriebslänge	5,33	5,69	8,63	9,54	6,30	6,32
verwendete Lastwagen . .	91 269	116 380	60 447	38 168	151 716	154 998

Generated on 2019-07-31 13:29 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Die Beschaffungskosten betrugen im Jahr 1909 für das km Betriebslänge

für Lokomotiven und Tender	21 517 Kr.
„ Personenwagen	8 117 „
„ Lastwagen	23 348 „

Die Leistungen der Betriebsmittel auf den eigenen Strecken betrugen:

Bezeichnung	Eisenbahnen					
	im Staatsbetrieb		im Privatbetrieb		zusammen	
	1908	1909	1908	1909	1908	1909
Zugkilometer auf 1 km Betriebslänge und 1 Tag .	—	21	—	28	—	22
Lokomotiven:						
Nutzkilometer:						
überhaupt . . . Mill.	119,5	149,6	68,3	42,2	187,8	191,8
auf die Lokomotive .	28 653	27 389	28 739	30 459	28 685	28 011
Tonnenkilometer:						
Nettogewicht:						
im ganzen . . Mill.	9 921,3	12 536,4	5 627,3	3 276,7	15 548,6	15 813,1
auf 1 km Betriebslänge	641 987	672 431	862 505	886 238	708 474	707 815
Bruttolast:						
im ganzen . . Mill.	30 255,8	37 966,5	15 911,5	9 044,9	46 167,3	47 011,4
auf 1 km Betriebslänge	1 961 826	2 036 448	2 438 748	2 466 372	2 103 608	2 104 289
Personenwagenachskm:						
überhaupt . . . Mill.	921,3	1 179,4	531,7	325,6	1 453,0	1 505,0
auf 1 km Betriebslänge	60 079	63 850	82 735	89 773	66 770	68 105
Lastwagenachskm:						
überhaupt . . . Mill.	3 423,9	4 350,7	1 943,5	1 061,7	5 367,4	5 412,4
auf 1 km Betriebslänge	222 118	233 410	299 578	289 817	245 107	242 675

An Erhaltungs- und Umgestaltungskosten der Fahrbetriebsmittel wurden verausgabt im Durchschnitt

	1908	1909
für eine Lokomotive . . . . . Kr.	5 688	6 126
„ „ Personenwagenachse . . . . „	398	386
„ „ Lastwagenachse . . . . . „	73	76

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:30 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Über den Personen- und Güterverkehr sind nachstehende Zahlen von Interesse:

Bezeichnung	Eisenbahnen					
	im Staatsbetrieb		im Privatbetrieb		zusammen	
	1908	1909	1908	1909	1908	1909
Beförderte Personen .	135 838 187	178 111 403	92 426 522	63 844 119	228 264 709	241 955 522
gefahrene Personen-km . . . . . Mill.	4 464,3	5 883,1	2 593,6	1 563,3	7 057,9	7 446,4
durchschnittlich hat jeder Reisende zurückgelegt . km	32,87	33,03	26,69	24,49	30,29	30,78
von den bewegten Plätzen waren durchschnittlich besetzt . . . . %	25,27	25,38	26,17	26,15	25,60	25,97
Befördertes Gepäck t	162 102	223 555	132 813	76 567	294 915	300 122
gefahrene Tonnen-km . . . . . Mill.	16,7	20,8	9,9	6,0	26,6	26,8
Beförderte Güter . . t	78 143 140	106 262 698	76 958 411	45 923 119	155 101 551	152 185 817
beförderte Tonnen-km . . . . . Mill.	9 545,4	12 044,5	5 409,8	3 145,4	14 955,2	15 189,9
befördertes Gütergewicht in Prozenten der Tragfähigkeit der Güterwagen %	46,08	46,42	51,43	52,69	48,00	47,75

Über die Einnahmen und Ausgaben bietet die nachstehende Tabelle eine eingehende Übersicht:

	Eisenbahnen					
	im Staatsbetrieb		im Privatbetrieb		zusammen	
	1908	1909	1908	1909	1908	1909
Betriebseinnahmen:						
im ganzen . . . . . Mill. Kr.	531,7	710,1	346,4	204,1	878,1	914,2
für 1 km Betriebslänge . Kronen	34 479	38 088	53 030	55 191	40 011	40 919

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:30 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	Eisenbahnen					
	im Staatsbetrieb		im Privatbetrieb		zusammen	
	1908	1909	1908	1909	1908	1909
hierunter:						
aus dem Personenverkehr:						
überhaupt . . . . . Mill. Kr.	124,8	162,3	83,6	55,0	208,4	217,3
für 1 km Betriebslänge Kronen	8 138	8 782	13 004	15 079	9 575	9 820
aus dem Güterverkehr:						
überhaupt . . . . . Mill. Kr.	372,9	502,3	251,2	140,7	624,1	643,0
für 1 km Betriebslänge Kronen	24 182	26 948	38 720	38 417	28 487	28 832
Betriebsausgaben:						
im ganzen . . . . . Mill. Kr.	423,8	597,3	245,8	146,4	669,6	743,7
eigentliche Betriebsausgaben:						
überhaupt . . . . . Mill. Kr.	332,1	458,4	198,1	119,2	530,2	577,6
für 1 km Betriebslänge Kronen	21 535	24 590	30 365	32 230	24 160	25 855
besondere Ausgaben:						
überhaupt . . . . . Mill. Kr.	92,2	139,7	48,2	27,3	140,4	167,0
für 1 km Betriebslänge Kronen	5 981	7 495	7 378	7 383	6 396	7 476

Gegen das Vorjahr haben die Betriebseinnahmen um 4,10 %, die Betriebsausgaben um 11,08 % zugenommen.

	Eisenbahnen					
	im Staatsbetrieb		im Privatbetrieb		zusammen	
	1908	1909	1908	1909	1908	1909
Von den eigentlichen Betriebsausgaben kamen auf:						
Allgemeine Verwaltung . . . %	1,62	1,88	4,36	5,06	2,65	2,54
Bahnaufsicht u. Bahnerhaltung „	20,82	20,62	19,07	18,82	20,16	20,25
Verkehrs- und kommerziellen Dienst . . . . . „	37,76	38,06	41,21	39,42	39,05	38,34
Zugförderungs- u. Werkstättendienst . . . . . „	39,80	39,44	35,36	36,70	38,14	38,87
zusammen %	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Die eigentlichen Betriebsausgaben betrugen in Prozenten der Betriebseinnahmen . . „	50,00	61,95	57,20	58,40	50,00	61,18

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:30 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die Angaben über den Betriebsertrag enthält die folgende Zusammenstellung:

Betriebsertrag	Eisenbahnen					
	im Staatsbetrieb		im Privatbetrieb		zusammen	
	1908	1909	1908	1909	1908	1909
Betriebsüberschuß:						
im ganzen . . . Kr.	199 625 830	255 687 304	148 249 045	84 894 439	347 874 875	340 581 743
auf 1 km Betriebslänge . . . . „	12 944	13 715	22 722	22 961	15 851	15 245
in Prozenten des verwendeten Anlagekapitals %	5,31	4,15	4,72	4,51	4,45	4,23
Betriebsreinertrag:						
im ganzen . . . Kr.	107 913 197	112 900 851	100 620 114	57 598 820	208 533 311	170 499 671
auf 1 km Betriebslänge . . . . „	6 979	6 056	15 422	15 579	9 489	7 632
in Prozenten des verwendeten Anlagekapitals %	2,30	1,83	3,20	3,06	2,70	2,12
Dem Betriebsreinertrag treten noch hinzu . . . . . Kr.	14 648 131	16 926 249	12 236 579	11 331 491	26 884 710	28 257 740
hierunter:						
Übertrag aus dem Vorjahr . . . „	1 033 921	1 319 007	3 349 788	2 005 995	4 383 709	3 325 002
Erfordernisse aus dem Titel der staatlichen Garantie . . . . „	5 569 341	6 345 333	128 005	120 552	5 697 346	6 465 885

Die vom Staat den Bahnen gewährten Garantieleistungen sowie die tatsächlich in Anspruch genommenen Vorschüsse sind in folgender Tabelle dargestellt:

Staatliche Garantie	Privatbahnen					
	im Staatsbetrieb		im Privatbetrieb		zusammen	
	1908	1909	1908	1909	1908	1909
Länge der garantierten Bahnstrecken . . km	1 791	1 966	1 608	1 583	3 399	3 549

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:30 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Staatliche Garantie	Privatbahnen					
	im Staatsbetrieb		im Privatbetrieb		zusammen	
	1908	1909	1908	1909	1908	1909
Garantiertes Reinerträgnis . . . Kr.	8 320 248	8 855 801	1 819 923	1 748 301	10 140 171	10 604 102
Wirklich in Anspruch genommene Vorschüsse:						
im Jahre 1909 . „	5 545 868	6 365 835	128 005	120 552	5 673 873	6 486 387
bis Ende des Jahres 1909 . . „	43 098 546	49 756 123	1 098 269	863 945	44 196 815	50 620 068
Stand des Erneuerungsfonds . . . „	1 210 789	740 921	7 967 319	2 369 955	9 178 108	3 110 876
Stand des Reservefonds . . . . . „	14 583 362	17 235 552	44 931 627	19 908 678	59 514 989	37 144 230

Die Anzahl der bei sämtlichen österreichischen Eisenbahnen Angestellten (Beamte, Unterbeamte, weibliche Bedienstete und Diener) bezifferte sich im Jahr 1908 auf 121 256 und im Jahr 1909 auf 130 832. Arbeiter im Tagelohn waren im Jahresdurchschnitt beschäftigt: 1908: 153 731 und 1909: 148 202. An Besoldungen, Löhnen und sonstigen Bezügen wurden im ganzen gezahlt: 1908: 356 777 983 und 1909: 386 150 418 Kronen.

Hiervon kamen	1908	1909
auf die Angestellten . . . . . Kr.	238 217 738	266 182 532
„ „ Arbeiter im Tagelohn . . . . „	118 560 245	119 967 886

Hiernach sind im Jahr 1909 gegen 1908 im ganzen 4 047 Mann neu eingestellt und 29 372 435 Kronen mehr an Besoldungen usw. gezahlt worden.

Die folgende Zusammenstellung enthält eine Übersicht über die Angestellten, getrennt nach Beamten, Unterbeamten, weiblichen Bediensteten und Dienern, sowie über die Arbeiter im Tagelohn und deren Verteilung auf die im Staats- und Privatbetrieb befindlichen Eisenbahnen, ferner auch die Angaben über die Besoldungen und Löhne:

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:30 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Bezeichnung	Eisenbahnen		
	im Staatsbetrieb	im Privatbetrieb	zusammen
Personalstand:			
Angestellte:			
Beamte . . . . . Anz.	16 983	4 843	21 826
Unterbeamte . . . . . „	19 849	4 597	24 446
weibliche Bedienstete . „	2 039	631	2 670
Diener . . . . . „	67 031	14 859	81 890
Arbeiter im Tagelohn . . „	119 095	29 107	148 202
zusammen überhaupt . . Anz.	224 997	54 037	279 034
für 1 km Betriebslänge „	12,07	14,61	12,49
Besoldungen, Löhne u. andere Bezüge:			
Angestellte . . . . . Kr.	213 994 253	52 188 279	266 182 532
Arbeiter im Tagelohn . . „	92 038 857	27 929 029	119 967 886
zusammen überhaupt . . Kr.	306 033 110	80 117 308	386 150 418
für 1 km Betriebslänge „	16 415	21 669	17 284
in Prozenten der eigentlichen Betriebsausgaben . . . %	66,75	67,23	66,85

Die Zahl der Angestellten und der Arbeiter verteilte sich auf die einzelnen Dienstzweige wie folgt:

Dienstzweig	Beamte	Unterbeamte	Weibliche Bedienstete	Diener	Arbeiter im Tagelohn	zusammen auf das km Betriebslänge
Allgemeine Verwaltung:						
Staatsbetrieb	1 362	24	93	304	73	0,10
Privatbetrieb	825	146	154	228	68	0,38
Bahnaufsicht und Bahnerhaltung:						
Staatsbetrieb	2 619	2 671	552	13 483	63 989	4,47
Privatbetrieb	452	468	78	2 217	12 538	4,26
Verkehrs- u. kommerzieller Dienst:						
Staatsbetrieb	10 284	11 190	1 196	36 579	27 123	4,63
Privatbetrieb	3 108	2 360	372	10 179	8 546	6,64
Zugförderungs- und Werkstättendienst:						
Staatsbetrieb	2 688	5 964	198	16 665	27 910	2,87
Privatbetrieb	458	1 623	27	2 235	7 955	3,33

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:30 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die für das Personal bestehenden Wohlfahrtseinrichtungen (mit Ausnahme der Unfallversicherung) werden nach drei Hauptgruppen gegliedert, und zwar in Pensions-, Kranken- und sonstige Humanitätskassen. Unter den Humanitätskassen sind hauptsächlich die noch bestehenden alten Krankenkassen (Krankenfonds), die Sterbe- und Unterstützungskassen (Unterstützungsfonds), die Bergbau-Bruderladen (Knappschafts-Bruderladen) und die Uniformierungskassen begriffen.

Der Vermögensstand dieser Kassen ist aus nachstehender Übersicht zu entnehmen:

Bezeichnung	Eisenbahnen		
	im Staatsbetrieb	im Privatbetrieb	zusammen
Pensionskassen:			
Anzahl	9	16	25
Einnahmen . . . . . Kr.	37 926 596	9 344 303	47 270 899
Ausgaben . . . . . „	31 990 772	7 584 833	39 575 605
Vermögensstand Ende des Jahres . . . . . „	124 685 499	34 740 950	159 426 449
Krankenkassen:			
Anzahl	4	15	19
Einnahmen . . . . . Kr.	6 427 997	1 665 302	8 093 299
Ausgaben . . . . . „	5 723 858	1 499 593	7 223 451
Vermögensstand Ende des Jahres . . . . . „	5 121 156	1 970 492	7 091 648
Sonstige Humanitätskassen:			
Anzahl	16	14	30
Einnahmen . . . . . Kr.	515 098	645 175	1 160 273
Ausgaben . . . . . „	508 771	459 555	968 326
Vermögensstand Ende des Jahres . . . . . „	3 776 352	4 327 742	8 104 094

Im ganzen bezifferte sich das Vermögen sämtlicher angegebenen Kassen

	1908	1909
im Staatsbetrieb auf . . . . . Kr.	107 214 934	133 583 007
„ Privatbetrieb „ . . . . . „	58 345 333	41 039 184
zusammen auf	165 560 267	174 622 191

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:30 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die Gesamtzahl der in den Jahren 1908 und 1909 vorgekommenen Unfälle ist aus folgender Zusammenstellung ersichtlich:

Unfälle	Eisenbahnen					
	im Staatsbetrieb		im Privatbetrieb		zusammen	
	1908	1909	1908	1909	1908	1909
Entgleisungen	251	338	120	122	371	460
Zusammenstöße und Streifungen .	222	251	100	68	322	319
sonstige Unfälle	1 434	1 742	911	596	2 345	2 338
im ganzen . .	1 907	2 331	1 131	786	3 038	3 117
auf 100 km Betriebslänge	12,37	12,50	17,33	21,38	13,84	13,97

Die Anzahl der bei den Unfällen verunglückten Personen gibt nachstehende Tabelle an:

Eisenbahnen	Kategorie	verunglückte Personen						hiervon verunglückten			
		getötet		verletzt		zusammen		unverschuldet		durch eigene Schuld	
		1908	1909	1908	1909	1908	1909	1908	1909	1908	1909
a) im Staatsbetrieb . .	Reisende . . .	9	24	358	384	367	408	246	251	121	157
	Bahnbedienstete	85	128	1251	1545	1336	1673	650	774	686	899
	fremde Personen	95	103	206	238	301	341	38	71	263	270
	zusammen . . .	189	255	1815	2167	2004	2422	934	1096	1070	1326
b) im Privatbetrieb . .	Reisende . . .	2	10	124	95	126	105	65	64	61	41
	Bahnbedienstete	47	26	783	536	830	562	372	323	458	239
	fremde Personen	41	22	99	63	140	85	28	24	112	61
	zusammen . . .	90	58	1006	694	1096	752	465	411	631	341
Summe a + b	Reisende . . .	11	34	482	479	493	513	311	315	182	198
	Bahnbedienstete	132	154	2034	2081	2166	2235	1022	1097	1144	1138
	fremde Personen	136	125	305	301	441	426	66	95	375	331
	zusammen . . .	279	313	2821	2861	3100	3174	1399	1507	1701	1667

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:30 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Im Jahre 1909 sind gegen 1908 34 Personen mehr getötet und 40 Personen mehr verletzt worden.

Es kamen:

auf 1 Million Reisende:

im Jahre 1908: 2,12 verunglückte Personen,
„ „ 1909: 2,12 „ „ ;

auf 1 Million Personenkilometer:

im Jahre 1908: 0,07 verunglückte Reisende,
„ „ 1909: 0,07 „ „ ;

auf 1 Million Zugkilometer:

im Jahre 1908: 12,35 verunglückte Bahnbedienstete,
„ „ 1909: 12,43 „ „ ,
„ „ 1908: 2,51 „ fremde Personen,
„ „ 1909: 2,37 „ „ „ .

Infolge von Unfällen beim Eisenbahnbetriebe wurden im Jahre 1909 auf Grund des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes die in der folgenden Zusammenstellung angegebenen Zahlungen geleistet; dabei sind auch die Fälle berücksichtigt, in denen die Haftpflicht zweifelhaft war, die Bahnverwaltung gleichwohl aus Billigkeitsrücksichten oder im Gnadenwege Zahlungen geleistet hat.

Eisenbahnen	Fortlaufende Zahlungen		Einmalige Zahlungen		Im ganzen sind gezahlt
	Verunglückte Personen, an die oder deren Hinterbliebene Zahlungen geleistet sind	Gezahlter Betrag	Verunglückte Personen, an die oder deren Hinterbliebene Zahlungen geleistet sind	Gezahlter Betrag	
	Kronen	Kronen	Kronen	Kronen	Kronen
Im Staatsbetrieb . .	700	403 601	649	1 602 419	2 006 020
„ Privatbetrieb . .	294	94 331	206	797 269	891 600
zusammen .	994	497 932	855	2 399 688	2 897 620

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:30 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die Anzahl der im Jahre 1909 vorgekommenen Achsbrüche und Achsanbrüche enthält nachstehende Zusammenstellung:

Eisenbahnen	Achsbrüche und Achsanbrüche bei			
	Lokomotiven	Tendern	Lokomotiven und Tendern zusammen	Eisenbahnwagen aller Art
Im Staatsbetrieb	66	110	176	474
„ Privatbetrieb	11	9	20	29
zusammen . . .	77	119	196	503

Von der Gesamtzahl der Achsbrüche und Achsanbrüche kamen bei Lokomotiven und Tendern zusammen auf 1 000 000 Nutzkilometer 1,02 Brüche, bei Eisenbahnwagen auf 1 000 000 Achskilometer 0,08 Brüche. Als Folgen der Achsbrüche waren zu verzeichnen: bei den Lokomotiven und Tendern: 3 Entgleisungen, 4 Verspätungen, 2 sonstige Betriebsstörungen, bei den Eisenbahnwagen: 3 Entgleisungen, 7 Verspätungen, 1 sonstige Betriebsstörung. In allen übrigen Fällen sind keine Störungen eingetreten.

Radbrüche und Radanbrüche an Radreifen und Vollrädern sind vorgekommen bei:

	Eisenbahnen		zusammen
	im Staatsbetrieb	im Privatbetrieb	
Lokomotiven:			
an Radreifen	44	10	54
an Vollrädern	·	·	·
Tendern:			
an Radreifen	12	2	14
an Vollrädern	·	·	·
Lokomotiven und Tendern zusammen	56	12	68
Eisenbahnwagen aller Art:			
an Radreifen	308	183	491
an Vollrädern	192	100	292
zusammen	500	283	783

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:30 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Von der Gesamtzahl der Radbrüche und Radanbrüche kamen bei Lokomotiven und Tendern zusammen auf 1 000 000 Nutzkilometer 0,35 Brüche, bei Eisenbahnwagen auf 1 000 000 Achskilometer 0,12 Brüche. Als Folgen der Radbrüche waren zu verzeichnen: bei den Lokomotiven und Tendern: 2 Verspätungen, bei den Eisenbahnwagen: 3 Entgleisungen, 8 Verspätungen und 19 sonstige Betriebsstörungen. In allen übrigen Fällen sind keine Störungen eingetreten.

Schienenbrüche und Anbrüche wurden in den Hauptgleisen im ganzen 3 274 entdeckt, d. i. 0,127 Bruch auf 1 km Hauptgleis. Von den Brüchen gingen 1 227 durch Laschenlöcher, 70 durch sonstige Querschnittsschwächungen (Stemmwinkellöcher usw.) und 1 977 durch den vollen Querschnitt.

Generated on 2019-07-31 13:30 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Kleine Mitteilungen.

Die portugiesischen Eisenbahnen in den Jahren 1905 bis 1908[1]. Einer amtlichen Mitteilung über die Statistik des Verkehrs der portugiesischen Eisenbahnen vom 1. Januar 1877 bis 31. Dezember 1908[2]) sind die nachstehenden Zahlen für die Jahre 1905 bis 1908 entnommen. Danach umfaßte das portugiesische Eisenbahnnetz im Jahresdurchschnitt 1908 überhaupt 2 810 km, gegen das Jahr 1905 303 km mehr. Von dieser Vergrößerung des Eisenbahnnetzes kamen auf die Breitspurbahnen im Staatsbetrieb 87 km, auf die Breitspurbahnen im Privatbetrieb 29 km, auf die Schmalspurbahnen im Staatsbetrieb 62 km und auf die Schmalspurbahnen im Privatbetrieb 125 km.

Es kamen auf	1905	1906	1907	1908
Breitspurbahnen:				
im Staatsbetrieb . . . . km	899	933	950	986
„ Privatbetrieb . . . . „	1 395	1 395	1 424	1 424
Schmalspurbahnen:				
im Staatsbetrieb . . . . „	—	26	43	62
„ Privatbetrieb . . . . „	213	254	293	338
zusammen . km	2 507	2 608	2 710	2 810

Die Hauptbetriebsergebnisse in den Jahren 1905 bis 1908 sind in der nachstehenden Übersicht zusammengestellt:

[1]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1908 S. 196 ff.: Die portugiesischen Eisenbahnen in den Jahren 1903 bis 1905.

[2]) Elementos estatisticos dos Caminhos de Ferro do Continente de Portugal de 1877—1908.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:30 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	Gesamtnetz			
	1905	1906	1907	1908
Mittlere Betriebslänge . . . km	2507	2608	2710	2810
Beförderte Personen . . . . Anz.	14729623	14906850	14616510	16135269
Beförderte Güter:				
Eilgut . . . . . t	177857	183900	202255	197673
Frachtgut . . . . . „	3764877	4072632	4180500	4372919
Einnahmen (ohne Steuer):				
vom Personenverkehr (rund) Milr.	3909333	3974749	3976039	4113464
„ Eilverkehr . . . . . „	821959	848009	875328	906097
„ Güterverkehr . . . „	4262128	4605582	4686415	4729509
„ Verkehr zusammen . „	8993420	9428340	9537782	9749070
überhaupt (mit Nebenerträgen)[1] . . . . . „	9502320	9948007	10095870	10320818
Betriebskosten . . . . . „	4284098	4512401	4698145	4776643
Betriebsüberschuß . . . . . „	4709322	4915939	4839637	4972427
Auf 1 km kamen (rund) an:				
Betriebsüberschuß . . . . „	1878	1884	1786	1770
Betriebskosten . . . . . „	1709	1730	1734	1700
Verhältnis von $\frac{\text{Ausgabe}}{\text{Einnahme}}$ . . %	0,47	0,48	0,49	0,49
Von den beförderten Personen kamen auf:				
I. Klasse . . . . . Anz.	1041567	990991	973541	1107710
II. „ . . . . . „	3861662	3578875	3552989	3901564
III. „ . . . . . „	9826394	10336984	10089980	11125995

	Breitspurbahnen im Staatsbetrieb			
	1905	1906	1907	1908
Mittlere Betriebslänge . . . km	899	933	950	986
Beförderte Personen . . . . Anz.	2640871	2655287	2562937	2944665
Beförderte Güter:				
Eilgut . . . . . t	48786	51525	48731	50297
Frachtgut . . . . . „	885978	929820	937946	1057951
Einnahmen (ohne Steuer):				
vom Personenverkehr (rund) Milr.	1024670	1059147	1058106	1112107
„ Eilverkehr . . . . . „	297605	308673	307953	328310
„ Güterverkehr . . . . „	1271980	1359690	1383272	1428464
„ Verkehr zusammen . „	2594255	2727510	2749331	2868881
überhaupt (mit Nebenerträgen) . . . . . „	2608822	2735426	2775499	2886837

[1]) Bei den Privatbahnen einschließlich der staatlichen Zinszuschüsse.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:30 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	Breitspurbahnen im Staatsbetrieb			
	1905	1906	1907	1908
Betriebskosten . . . . . Milr.	1 482 073	1 619 655	1 701 008	1 681 379
Betriebsüberschuß . . . . . „	1 112 182	1 107 855	1 048 323	1 187 502
Auf 1 km kamen (rund) an:				
Betriebsüberschuß . . . „	1 237	1 187	1 103	1 204
Betriebskosten . . . . . „	1 649	1 736	1 791	1 705
Verhältnis von $\frac{\text{Ausgabe}}{\text{Einnahme}}$ . . %	0,57	0,59	0,62	0,58
Von den beförderten Personen kamen auf:				
I. Klasse . . . . . Anz.	153 096	148 195	136 341	143 136
II. „ . . . . . „	473 779	469 845	457 150	545 554
III. „ . . . . . „	2 013 996	2 037 247	1 969 446	2 255 975

	Breitspurbahnen im Privatbetrieb			
	1905	1906	1907	1908
Mittlere Betriebslänge . . . km	1 395	1 395	1 424	1 424
Beförderte Personen . . . . Anz.	10 805 172	10 834 987	10 587 659	11 641 033
Beförderte Güter:				
Eilgut . . . . . t	119 993	122 892	143 330	135 978
Frachtgut . . . . . „	2 720 802	2 938 652	3 023 268	3 071 159
Einnahmen (ohne Steuer):				
vom Personenverkehr (rund) Milr.	2 692 178	2 694 402	2 675 288	2 735 755
„ Eilverkehr . . . . . „	497 457	509 589	533 685	539 445
„ Güterverkehr . . . . „	2 861 547	3 078 482	3 107 759	3 093 619
„ Verkehr zusammen . „	6 051 182	6 282 473	6 316 732	6 368 819
überhaupt (mit Nebenerträgen) [1] . . . . . „	6 429 179	6 633 405	6 666 597	6 739 528
Betriebskosten . . . . . „	2 616 294	2 678 189	2 719 378	2 768 606
Betriebsüberschuß . . . . . „	3 434 888	3 604 284	3 597 354	3 600 213
Auf 1 km kamen (rund) an:				
Betriebsüberschuß . . . . „	2 462	2 584	2 526	2 528
Betriebskosten . . . . . „	1 875	1 920	1 910	1 944
Verhältnis von $\frac{\text{Ausgabe}}{\text{Einnahme}}$ . . %	0,43	0,43	0,42	0,43
Von den beförderten Personen kamen auf:				
I. Klasse . . . . . Anz.	763 443	700 502	683 557	797 643
II. „ . . . . . „	2 313 544	1 982 570	1 944 930	2 154 210
III. „ . . . . . „	7 728 185	8 151 915	7 959 172	8 689 180

[1]) Einschließlich der staatlichen Zinszuschüsse

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:30 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	Schmalspurbahnen im Staatsbetrieb[1]		
	1906	1907	1908
Mittlere Betriebslänge . . . km	26	43	62
Beförderte Personen . . . . Anz.	50 083	52 820	62 815
Beförderte Güter:			
Eilgut . . . . . t	548	1 005	1 422
Frachtgut . . . . . „	11 504	26 632	28 502
Einnahmen (ohne Steuer):			
vom Personenverkehr (rund) Milr.	12 341	19 943	26 397
„ Eilverkehr . . . . . „	1 549	3 749	5 066
„ Güterverkehr . . . „	10 051	20 433	29 946
„ Verkehr zusammen . „	23 941	44 125	61 409
überhaupt (mit Nebenerträgen) . . . . . „	23 952	44 163	61 466
Betriebskosten . . . . . „	16 319	34 369	47 402
Betriebsüberschuß . . . . . „	7 622	9 756	14 007
Auf 1 km kamen (rund) an:			
Betriebsüberschuß . . . . „	293	228	226
Betriebskosten . . . . . „	628	804	765
Verhältnis von $\frac{\text{Ausgabe}}{\text{Einnahme}}$ . . %	0,68	0,78	0,77
Von den beförderten Personen kamen auf:			
I. Klasse . . . . . Anz.	12 490	12 608	13 795
II. „ . . . . . „	—	—	—
III. „ . . . . . „	37 593	40 212	49 020

	Schmalspurbahnen im Privatbetrieb			
	1905	1906	1907	1908
Mittlere Betriebslänge . . . km	213	254	293	338
Beförderte Personen . . . . Anz.	1 283 580	1 366 493	1 413 094	1 486 756
Beförderte Güter:				
Eilgut . . . . . t	9 078	8 935	9 189	9 976
Frachtgut . . . . . „	158 097	192 656	192 654	215 307
Einnahmen (ohne Steuer):				
vom Personenverkehr (rund) Milr.	192 484	208 859	222 702	239 205
„ Eilverkehr . . . . . „	26 897	28 198	29 940	33 276
„ Güterverkehr . . . . „	128 601	157 359	174 951	177 480
„ Verkehr zusammen . „	347 982	394 416	427 593	449 961
überhaupt (mit Nebenerträgen)[2] . . . . . „	464 319	555 224	609 615	632 987

[1]) Schmalspurbahnen im Staatsbetrieb bestehen erst seit 1906.

[2]) Einschließlich der staatlichen Zinszuschüsse.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:30 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	Schmalspurbahnen im Privatbetrieb			
	1905	1906	1907	1908
Betriebskosten . . . . . Milr.	185 731	198 238	243 390	279 256
Betriebsüberschuß . . . . . „	162 251	196 178	184 203	170 705
Auf 1 km kamen (rund) an:				
Betriebsüberschuß . . . . „	762	772	629	505
Betriebskosten . . . . . „	872	780	831	826
Verhältnis von $\frac{\text{Ausgabe}}{\text{Einnahme}}$ . . %	0,53	0,50	0,56	0,62
Von den beförderten Personen kamen auf:				
I. Klasse . . . . . Anz.	125 028	129 804	141 035	153 136
II. „ . . . . . „	1 074 339	1 126 460	1 150 909	1 201 800
III. „ . . . . . „	84 213	110 229	121 150	131 820

Über die Betriebsergebnisse der im Privatbetrieb befindlichen doppelgleisigen Stadtbahn von Lissabon in den Jahren 1905 bis 1908 finden sich nachstehende Angaben:

	Stadtbahn von Lissabon			
	1905	1906	1907	1908
Mittlere Betriebslänge . . . km	4	4	4	4
Beförderte Personen:				
I. Klasse . . . . . Anz.	152 353	155 454	153 560	195 835
II. „ . . . . . „	473 323	400 436	395 556	461 628
III. „ . . . . . „	1 394 920	1 521 248	1 502 740	1 643 773
zusammen . . Anz.	2 020 596	2 077 138	2 051 856	2 301 236
Befördertes Eilgut	15 135	15 577	19 955	18 224
Einnahmen (ohne Steuer):				
im Personenverkehr (rund) Milr.	80 220	82 369	80 994	86 273
„ Eilverkehr . . . . . „	18 434	24 979	27 134	26 842
„ Verkehr zusammen . „	98 654	107 348	108 128	113 115
überhaupt (mit Nebenerträgen) . . . . . „	109 425	112 766	114 143	118 388
Betriebskosten . . . . . „	88 967	85 520	88 418	92 441
Betriebsüberschuß . . . . . „	9 687	21 828	19 710	20 674
Auf 1 km kamen (rund) an:				
Betriebsüberschuß . . . „	2 422	5 457	4 927	5 168
Betriebskosten . . . . . „	22 242	21 380	22 105	23 110
Verhältnis von $\frac{\text{Ausgabe}}{\text{Einnahme}}$ . . %	0,81	0,79	0,82	0,82

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:30 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die Eisenbahnen der Türkei im Jahre 1909.[1]). Während des Jahres 1909 waren die Einnahmen der Eisenbahnen des ottomanischen Kaiserreiches in Europa zufriedenstellend, in Asien jedoch mittelmäßig, weil dort die Ernte wenig befriedigend war. Immerhin waren im Durchschnitt die kilometrischen Einnahmen der ottomanischen Eisenbahnen 1909 höher als 1908. Wenn gleichwohl im Jahre 1909 die Gesamteinnahmen sich mit 55 908 000 Frcs. um 43 000 Frcs. niedriger stellten als die des Vorjahres, so ist dies darauf zurückzuführen, daß im Jahre 1908 die südbulgarischen Linien (310 km) aus dem Betrieb der orientalischen Eisenbahnen in den der bulgarischen Staatsbahnen übergingen. Die Betriebslänge der orientalischen Bahnen verminderte sich damit von 1265 auf 955 km. Andererseits verringerten sich auch die vom Staate gewährten Einnahmenzuschüsse, die im Jahre 1908 19 834 000 Frcs. betrugen, im Jahre 1909 auf 19 255 000 Frcs., d. i. um 579 000 Frcs.

Für die Hedschasbahn liegen vollständige statistische Angaben nicht vor. Immerhin hat die Verwaltung einige Mitteilungen gemacht, die sich im allgemeinen mit den Ziffern der von Alexis Rey herausgegebenen Jahresstatistik über die Hauptergebnisse der Eisenbahnen in der Türkei für das Jahr 1909 decken. Danach betrug die Länge der übrigens noch nicht vollendeten Hedschasbahn 1464 km. Ihre Einnahmen beliefen sich in der Zeit vom 1. März 1909 bis 1. März 1910 auf 17 089 135,75 Piaster, etwa 3 800 000 Francs.

Verschiedene Linien wurden in Bau vergeben. So wurde die Konzession für den Weiterbau der 200 km langen Bagdadbahn Konia—Bulgurlu über Aleppo hinaus in einer Länge von 840 km erteilt; die Arbeiten wurden alsbald in Angriff genommen. Die Zukunft wird den Wert dieser langen Linie beweisen. Vom kommerziellen, landwirtschaftlichen und politischen Standpunkt aus betrachtet, scheint deren Finanzierung gesichert zu sein. Ferner wurde der Bau der Zweigbahnen von Homs nach Tripolis und von Soma nach Panderma an die Gesellschaft Damas-Hamah und an die Gesellschaft Smyrne-Cassaba et prolongement vergeben. Die Zweigbahn Homs—Tripolis ist 102 km lang und überschreitet den Libanon an seiner niedrigsten Stelle. Sie wird vollspurig ohne Zahnradstrecke gebaut. Sie dient zur Erschließung des breiten Ackerbaugebietes zwischen Rayak und Hamah. Die Linie Beirut—Damaskus, die schmalspurig und zwischen Beirut—Djitah Chtaura zum größten Teil Zahnradbahn ist, kann allein nicht regelmäßig und schnell genug die Erzeugnisse des Gebietes Rayak—Aleppo

[1]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1910, S. 459. Die Angaben beruhen auf der Statistique des principaux résultats de l'exploitation des chemins de fer de l'Empire Ottoman pendant l'exercice 1909 von Direktor Alexis Rey.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:30 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

und des Gebietes Beirut — Damaskus — Mzerib befördern. Die 190 km lange Linie Soma—Panderma hat den Zweck, durch ihre Verbindung des Marmarameeres mit dem Netz der Smyrna-Cassababahn die Reichshauptstadt der wichtigsten Stadt Kleinasiens näher zu bringen. Die Vergebung des Baues der etwa 40 km langen Linie Baba Eski—Kirklissa endlich an die Gesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen mit dem Anschluß an die Linie Konstantinopel—Adrianopel ist durch den strategischen Punkt von Kirklissa für die Landesverteidigung und wegen Erschließung eines bisher von der Eisenbahn noch nicht berührten Gebietes sehr wichtig. Diese drei Linien, von denen auch die beiden ersten für die Wohlfahrt der Bevölkerung und für die Landesverteidigung von großer Wichtigkeit sind, scheinen nicht rentabel zu sein, am wenigsten während der ersten Jahre des Betriebes. Die Konzessionsgesellschaften haben jedoch dadurch, daß sie den Bau ohne Kilometergarantie übernahmen, der ottomanischen Regierung und besonders dem Minister der öffentlichen Arbeiten einen großen Dienst geleistet.

Die konzessionierten Zweiglinien und die im Bau befindlichen Linien sind zusammen 1172 km lang, von denen 1132 km auf Asien und 40 km auf Europa kommen, und zwar werden gebaut

840 km von einer deutschen Gruppe,
40 „ „ „ österreichischen Gruppe und
292 „ „ „ französischen Gruppe.

Der Herausgeber der statistischen Mitteilungen über die Hauptergebnisse des Betriebes der Eisenbahnen des ottomanischen Kaisertums meint, daß die Absonderung der deutschen von der österreichischen Gruppe ohne Bedeutung sei, weil die gemeinschaftlichen Interessen in Zukunft beide Gruppen zu einer österreichisch-deutschen vereinigen werde.

a) Die Bahnen der europäischen Türkei.

1. Orientalische Eisenbahnen. Die Länge der vollspurig gebauten Linien betrug 955 km.

Infolge der Übergabe des in Bulgarien gelegenen Netzes wurde zwischen der türkischen Regierung und der Betriebsgesellschaft der orientalischen Eisenbahnen eine neue Vereinbarung getroffen, wonach von dem Überschuß der Einnahmen, sobald sie für je 1 km 10 333 Frcs. überschreiten, 70 % zugunsten der Betriebsgesellschaft und 30 % zugunsten des Staates aufzuteilen sind. Die Pauschalsumme von 7000 Frcs. für kilometrische Betriebsausgaben blieb unverändert.

Für die 310 km, die an Bulgarien abgetreten worden sind, vergütete Bulgarien 42 Millionen Frcs., wovon die eine Hälfte dem türkischen Staate, die andere der Gesellschaft zufiel.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:30 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die Dette Publique Ottomane blieb mit der Amortisation der Staatsschuldverschreibungen und der Türkenlose betraut, die für den Bau der Linien ausgegeben worden sind, soweit sie sich im Betrieb der Gesellschaft der orientalischen Eisenbahnen befinden.

Die Anzahl der Reisenden betrug	5 414 847	
Davon kamen auf den Vorortverkehr Konstantinopels	4 752 981	
Die beförderten Gütertonnen betrugen	599 954	
„ Wagenladungen lebender Tiere	5 194	
„ einzeln oder in Gruppen beförderten lebenden Tiere	4 489	Stück
Auf Getreidetransporte kamen	204 492	t
Die Roheinnahmen beliefen sich auf	14 626 626,37	Frcs.
Davon waren an den Staat zu zahlen	2 589 506,01	„
Es verblieben somit zugunsten der Betriebsgesellschaft	12 537 120,36	„
Die Betriebsausgaben betrugen	7 015 876,53	„
Es bezifferte sich somit der Betriebsüberschuß auf .	5 521 243,83	Frcs.

2. Der Linie Salonich — Monastir, die von der Betriebsgesellschaft der Orientalischen Bahnen verwaltet wird, ist eine jährliche kilometrische Mindesteinnahme von 14 300 Frcs. garantiert. Sie beläuft sich im ganzen auf 3 129 784 Frcs., da die zur Berechnung gezogene wirkliche Länge 218 866 km beträgt.

Die wirkliche Einnahme war 2 951 794,17 Frcs., es war demnach vom türkischen Staat ein Zuschuß von 177 989,83 Frcs. zu leisten.

Die Anzahl der beförderten Reisenden betrug	242 885
„ „ „ „ Gütertonnen „	109 924.

Hauptsächlich wurden befördert:

Getreide	14 763	t
Holzkohle	8 919	„
Gemüse	8 462	„
Zucker	6 153	„
Mehl	5 589	„
Petroleum	5 414	„
Salz	5 232	„.

An Fahrzeugen waren vorhanden: 10 Lokomotiven mit Tendern, 22 Personen-, 6 Gepäck- und 190 Güterwagen verschiedener Gattungen.

3. Die Verbindungslinie Salonich — (Konstantinopel) Dedeagatsch hat eine Länge von 510,589 km.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:30 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die gewährleistete kilometrische Mindesteinnahme beträgt 15 500 Frcs. und somit die Mindesteinnahme für das ganze Netz 7 914 131,05 Frcs.

Die Gesamteinnahmen bezifferten sich auf . . . 3 153 433,36 Frcs.
Dazu kam eine Vergütung von der Regierung in Höhe
von . . . . . 1 846,00 „
zusammen 3 155 279,36 Frcs.,
demnach betrug der staatliche Zuschuß . . . . . 4 758 851,69 „ .

Die Anzahl der beförderten Reisenden betrug 407 359, wovon 85 959 auf Militärtransporte kamen.

Befördert wurden	Eilgüter	5 002 t,
„ „	Frachtgüter . .	121 153 „
	zusammen	126 155 t.

An lebenden Tieren gelangten 30 377 Stück zur Beförderung.

Der Bestand an Fahrzeugen war:

Lokomotiven mit Tendern	34	Stück
Personenwagen	90	„
Gepäckwagen	30	„
Bedeckte Güterwagen	528	„
Offene Güterwagen	200	„ .

B. Die Bahnen der asiatischen Türkei.

1. Hedschasbahn.

Hauptlinie	1 320 km
Zweiglinien	163 „
zusammen	1 483 km.

Die Spurweite beträgt 1,05 m.
Die Einnahmen betrugen 3 800 000 Frcs.
Weitere statistische Angaben fehlen.

2. Die anatolischen Eisenbahnen.

a)	Linie Haidar Pascha—Angora,	vollspurig	578 km	711,85 m	Länge,
b)	„ Eski Schehir—Konia	„	445 „	443,25 „	„
c)	„ Hamidié—Ada Bazar (Zweigbahn)	„	9 „	— „	„
	zusammen		1033 km	155,10 m	Länge.

a) Die kilometrische Einnahmengewähr für die unter a) angeführte Linie betrug . . . . . 14 252,83 Frcs.
Die kilometrische Einnahme bezifferte sich auf . . . 9 729,83 „
daher erforderlicher kilometrischer Zuschuß 4 523,00 Frcs.
oder insgesamt $4\,523 \times 578 =$ . . . . . 2 614 294,00 „

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:30 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die Anzahl der Reisenden betrug . . . 2 299 115,
wovon auf den Vorortverkehr . . . . . 1 808 030 und
auf Militärtransporte . . . . . 47 400 kamen.

Güter wurden befördert 186 916 t, und zwar hauptsächlich:

Getreide	59 958 t
Bauholz	21 085 „
Obst (Trauben nicht inbegriffen)	6 803 „
Trauben	2 381 „
Zucker	7 503 „
Petroleum	7 715 „
Hanf	7 333 „
Mehl	5 495 „

b) Die kilometrische Einnahmengewähr der unter b) bezeichneten Linie betrug . . . . . 13 823,40 Frcs.
Die kilometrischen Einnahmen betrugen . . . . . 4 673,34 „
daher erforderlicher staatlicher Zuschuß 9 150,06 Frcs.

Da aber der kilometrische Zuschuß den Höchstbetrag von 6 734,30 Frcs. nicht übersteigen darf, so betrug der wirklich geleistete Zuschuß nur 6 734,30 × 445 443,25 = ... 2 999 748,00 „
und die Roheinnahmen . . . . . 2 079 635,71 „ .

Die Anzahl der Reisenden bezifferte sich auf 129 419,
davon kamen auf Militärtransporte . . . . . 24 024.

Befördert wurden an Frachtgütern 64 700 t und zwar hauptsächlich:

Getreide	19 084 t
Bauholz	6 186 „
Hanf	3 433 „
Petroleum	3 295 „.

c) Die Einnahmen der unter c) angeführten Linie betrugen . . . . . 144 049,82 Frcs.
d. i. durchschnittlich für je 1 km Bahnlänge . . . . 16 005,54 „

Die gesamten Roheinnahmen aller Linien (a, b u. c) betrugen . . . . . 7 864 280,79 „
Die gesamten staatlichen Zuschüsse bezifferten sich auf 5 553 691,65 „
daher Einnahmen insgesamt 13 417 972,44 Frcs.

3. Die Bagdadbahn.

Sie besteht aus der Linie Konia—Bulgurlu, die vollspurig ist und eine Länge von 200 km hat.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:34 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die gewährleistete Mindesteinnahme für je 1 km betrug	11 000,00	Frcs.
Der gewährleistete Betriebszuschuß für je 1 km betrug	4 500,00	„
zusammen	15 500,00	Frcs.
Die durchschnittliche kilometrische Einnahme belief sich auf	1 936,72	„
daher betrug der kilometrische Zuschuß	13 563,28	„
und der Gesamtzuschuß	2 712 656,00	„
Die Gesamt-Roheinnahme betrug	387 344,00	„

Befördert wurden:

Reisende	57 026
Güter	15 364 t.

An Fahrzeugen waren vorhanden: 10 Lokomotiven mit Tender, 16 Personen-, 10 Gepäck- und 255 Güterwagen, ferner 1 Speisewagen, 1 Laufkran und 2 Schneepflüge.

4. Die Bahn Smyrna—Cassaba und Verlängerung.

Sie ist vollspurig.

a) Das alte Netz umfaßt die Linien:

Smyrna—Ala Schehir	169 km	266 000 km
Magnesia—Soma	92 „	
Die Abzweigung nach Burnabat	5 „	
b) Die Verlängerung Ala Schehir—Afion Karahissar beträgt	252 616	„
zusammen	518 616	km.

a) Die Roheinnahmen auf den Linien des alten Netzes erreichten insgesamt	4 571 573,14	Frcs.
Hiervon erhielt die Gesellschaft die eine Hälfte im Betrage von	2 285 786,57	„
die andere Hälfte erhielt der Staat als Gegenwert für seine Garantieleistung	2 310 000,—	„
Darüber hinaus hatte jedoch der Staat infolge seiner Garantieleistung noch einen staatlichen Zuschuß zu zahlen von	24 213,43	„
b) Die gewährleistete Mindesteinnahme der Verlängerung Ala Schehir—Afion Karahissar betrug für jedes Kilometer Bahnlänge 830,76 Ltq., d. i. für die ganze Länge (zur Berechnung werden 251,336 km gezogen)	208 799,79,57	Ltq.
Die gesamte Betriebseinnahme betrug	41 054,96,07	„
Demnach war ein Staatszuschuß erforderlich von . .	167 744,83,50	Ltq.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:33 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Es betrugen somit die Roheinnahmen

a) des alten Netzes	4 571 573,14	Frcs.
b) der Verlängerung	933 067,29	„
Dazu kommen die Roheinnahmen der Verbindungslinie mit den anatolischen Eisenbahnen (1,280 km) mit	14 791,07	„

Die staatlichen Zuschüsse betrugen

für das alte Netz	24 213,43	„
„ die Verlängerung	3 808 884,88	„
zusammen	9 352 529,81	Frcs.

Befördert wurden:

Reisende auf dem alten Netz einschl. des Vorortverkehrs	2 400 400
Reisende auf der Verlängerung	72 214
zusammen	2 472 614
Güter auf dem alten Netz	221 293 t
„ „ der Verlängerung	51 323 t
zusammen	272 616 t

Hauptsächlich wurden folgende Güter befördert:

Getreide	59 164 t
Knoppern (Valonea)	37 105 „
Weinbeeren (Rosinen)	30 739 „
Baumwolle	6 792 „
Kolonialwaren	8 843 „
Manufakturwaren	5 923 „
Steinkohle	5 717 „
Salz	5 760 „
Petroleum	4 499 „.

An Fahrzeugen waren vorhanden 36 Lokomotiven, 159 Personen- und Gepäckwagen sowie 871 Güterwagen.

5. Die Aidin-Eisenbahn.

Sie ist 516,588 km lang und vollspurig.

Die Gesamteinnahmen betrugen 7 987 160 Frcs.,
d. i. durchschnittlich für je 1 km Bahnlänge . . . 15 467 „ .

Befördert wurden:

Reisende (einschl. des Vorortverkehrs)	1 690 692
Güter	310 976 t

An Fahrzeugen waren vorhanden: 50 Lokomotiven, 36 Tender, 142 Personen- und Gepäckwagen sowie 1200 Güterwagen.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:36 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

6. Die Bahn Damaskus—Hamah und Verlängerung.

a) Altes Netz. Die Spurweite beträgt 1,05 m, die Länge der beiden Linien Beirut—Damaskus und Damaskus—Mzerib 247 km, die der Hafenbahn Beirut—Meer 2,204 km. Die Linie Beirut—Rayak wird als Zahnradbahn betrieben.

Die Einnahmen betrugen einschließlich der Hafenbahn . . . . . 4 600 646,75 Frcs.

Befördert wurden: Reisende 418 078
Güter . . . . . 218 104 t.

An Fahrzeugen waren vorhanden: 19 Zahnradlokomotiven, 15 gewöhnliche Lokomotiven, 58 Personen- und Gepäckwagen sowie 340 Güterwagen.

b) Neues Netz. Dieses umfaßt die Linie Rayak—Hamah—Aleppo. Es hat eine Länge von 331,505,76 km und ist vollspurig.

Die Einnahmen betrugen . . . . . 2 289 750,95 Frcs.
der gewährte Zuschuß belief sich auf . . . . . 2 218 727,38 „

Es betrugen somit die Gesamteinnahmen des neuen Netzes . . . . . 4 508 478,33 Frcs.

Befördert wurden: Reisende 141 593
Güter . . . . . 81 775 t.

An Fahrzeugen waren vorhanden: 23 Lokomotiven, 35 Personen- und Gepäckwagen sowie 435 Güterwagen.

7. Die Bahn Jaffa—Jerusalem.

Bei einer Länge von 87 km und einer Spurweite von 1,00 m betrugen

die Einnahmen . . . . . 1 211 079,48 Frcs
die Ausgaben . . . . . 518 271,50 „

Es ergab sich somit ein Betriebsüberschuß von 692 807,98 Frcs.
Die durchschnittliche Einnahme für 1 km Bahnlänge betrug . . . . . 13 920,45 „

8. Die Bahn Mersina—Tarsus—Adana.

Sie ist vollspurig. Ihre Länge beträgt 67 km. Die Einnahmen waren . . . . . 1 070 241,00 Frcs.
d. i. durchschnittlich für 1 km Bahnlänge . . . . 15 824,00 „

Befördert wurden: Reisende 229 248
Güter . . . . . 88 606 t.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:34 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

9. Die Bahn Mudania—Brussa.

Bei einer Länge von 41,28 km und einer Spurweite von 1 m betrug die Einnahme . . . . . 452 015,77 Frcs.
Durchschnittlich kamen auf 1 km Bahnlänge . . . . 10 950,— „

* * *

Das Eisenbahnnetz der Türkei umfaßte:

128,280 km zu 1,00 m Spurweite,
1 732,204 „ „ 1,05 „ „
4 351,320 „ vollspurige Bahnen,

zusammen 6 211,804 km Bahnlinien.

Von den Bahnen sind gebaut mit

1.	Ottomanischem Gelde	1 483,000 km
2.	Deutschem Gelde	1 519,000 „
3.	Englischem Gelde	516,588 „
4.	Österreichischem Gelde	955,000 „
5.	Französischem Gelde	1 697,205 „
6.	dem Gelde verschiedener Nationen .	41,250 „
	zusammen	6 212,043 km.

F. M.

Die serbischen Eisenbahnen im Jahre 1909 [1]. Das Netz der vollspurigen Linien der serbischen Staatsbahnen hatte Ende 1909 eine Baulänge von 565,4 und eine virtuelle Länge von 574 km.

Der Wert der Linien betrug 107 856 121,09 Frcs., d. i. durchschnittlich für je 1 km Bahnlänge 190 760,73 Frcs.

Der Wert der Fahrzeuge, der Stationswerkstätten, Einrichtungen u. dergl. bezifferte sich außerdem auf 22 931 432,33 Frcs.

An Personal waren vorhanden:

	Beamte	Bedienstete	Diener	Aushilfsweise Angestellte
für den inneren Dienst . . .	80	41	26	73
„ „ äußeren „ . . .	89	312	600	2018
zusammen . . .	169	353	626	2091

[1]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1911, S. 287.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:33 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Es kamen daher durchschnittlich auf je 1 km Bahnlänge insgesamt 5,70 Angestellte.

Die Anzahl der Bahnhöfe und Haltestellen betrug 68 (gegen 65 im Vorjahr). Sie sind voneinander durchschnittlich 8,31 km entfernt.

Der Bestand der Lokomotiven war folgender:

18 Schnellzuglokomotiven,
12 Personenzuglokomotiven,
38 Güterzuglokomotiven,
10 Tenderlokomotiven.

78 Lokomotiven. Außerdem ein Triebwagen.

Der Wagenpark bestand aus:

131 Personenwagen I., II., und III. Klasse,
57 Gepäck- und Postwagen,
1355 bedeckten Güterwagen,
751 offenen „
394 Wagen für besondere Zwecke,

2588 Wagen gegen 2558 im Vorjahr.

Auf 1 km Bahnlänge kamen 0,13 Lokomotiven oder auf 1 Lokomotive 7,25 km Bahnlänge. Auf 1 km Bahnlänge kamen 0,23 Personen- und 4,41 Güterwagen.

Die Betriebsleistungen betrugen:	Tonnenkilometer
im Personenverkehr (Zivil und Militär)	7 057 071 [1])
„ Gepäck- (462 828 tkm), Hunde- und Eilgutverkehr (1 393 825 tkm)	1 856 653
„ Frachtgutverkehr	102 917 450
„ Dienstgutverkehr	20 447 287
bei Regierungssendungen	4 123 436
zusammen	136 401 897
Mit Einrechnung des Eigengewichts der Betriebsmittel betrugen die Betriebsleistungen	510 184 275

gegenüber 459 653 466 im Jahre 1908. Somit machte die Leistung an Reintonnenkilometern 26,73 % der Rohtonnenkilometer aus gegenüber 28,95 % im Vorjahr. Durchschnittlich leistete jeder Zug 64,34 Reintonnen und 240,65 Rohtonnen.

[1]) Die Zahl der Tonnenkilometer im Personenverkehr ist anscheinend aus der Zahl der Personenkilometer ermittelt worden, wobei ein Durchschnittsgewicht von etwa 80 kg für die Person angenommen worden ist. Die Red.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:33 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die bewegte Nutzlast war:

im Personenverkehr (Zivil und Militär)	100 216 t
„ Gepäck- (3 010 t), Hunde- und Eilgutverkehr (9 813 t) . .	12 823 „
„ Frachtgutverkehr	712 551 „
„ Dienstgutverkehr	342 187 „
bei Regierungssendungen	41 684 „
zusammen . .	1 209 506 t.

Es wurden gefahren 20 858 Züge mit 458 745 Wagenläufen und 2 119 994 Zugkilometer, d. i. im Jahresdurchschnitt täglich 57,14 Züge mit 1 256 Wagen. Durchschnittlich bestanden die Orientexpreßzüge aus 3, die Personenzüge aus 6,3, die gemischten Züge aus 20,6, die Güterzüge aus 33,9 und die Dienstgüterzüge aus 16,0 Wagen.

Mit den Orientexpreßzügen wurden 5 198 Reisende befördert, die 1 742 586 Personenkilometer zurücklegten. Durchschnittlich kamen auf jeden Zug 16,6 Reisende.

Die Personen- und gemischten Züge beförderten 1 236 676 Reisende mit 85 096 094 Personenkilometern. Hiervon kamen auf Militär 45 562 Reisende mit 5 501 210 Personenkilometern. Von den die Orientexpreßzüge benutzenden Reisenden legte durchschnittlich jeder 335,2 km, die Reisenden der Personen- und gemischten Züge jeder durchschnittlich 68,0 km zurück.

Im Jahre 1909 hat jede Wagenachse der serbischen Personenwagen auf eigenen Linien durchschnittlich 54 062, und jede Güterwagenachse 9 660 Kilometer zurückgelegt. Jede Personenwagenachse hat täglich durchschnittlich 148,1 und jede Güterwagenachse 26,4 km zurückgelegt.

Insgesamt wurden auf den Linien der serbischen Staatsbahnen 81 240 274 Achskilometer von den eigenen und fremden Wagen zurückgelegt. Es kamen daher auf je 1 km Bahnlänge 143 686 Wagenachskilometer.

Reisende wurden befördert:

Zivilreisende I. Kl.	12 577	über	2 819 412	Personenkm bei einer durchschnittlichen Reiselänge von . . . . . 224,1 km
„ II. „	121 239	„	12 406 272	Personenkm bei einer durchschnittlichen Reiselänge von . . . . . 102,3 km
„ III. „	1 062 496	„	66 111 186	Personenkm bei einer durchschnittlichen Reiselänge von . . . . . 62,2 km
zusammen	1 196 312	über	81 336 870	Personenkm.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:33 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Hierzu kamen:

Militärreisende	45 562 mit	5 501 210 Personenkm bei einer durchschnittlichen Reiselänge von	120,7 km
insgesamt	1 241 874 mit	86 838 080 Personenkm.	

Es kamen gewöhnliche Frachtgüter auf den

Binnenverkehr . . .	428 969,60 t, die	73 610 816 tkm	zurücklegten,
Ausfuhrverkehr . . .	160 301,60 „ „ „	27 530 247 „	„
Einfuhrverkehr . . .	59 026,50 „ „ „	3 830 650 „	„
Durchgangsverkehr .	64 253,20 „ „ „	22 516 460 „	„
zusammen	712 550,90 t, die	127 488 173 tkm	zurücklegten.

Nach Transportrichtungen geschieden, gestaltete sich der Güterverkehr mit dem Ausland folgendermaßen:

Es wurden	ausgeführt	eingeführt
über Belgrad	42 246,70 t	47 429,60 t
„ Zaribrod	22 102,60 „	1 592,10 „
„ Ristovatz	95 952,30 „	10 004,80 „
zusammen	160 301,60 t	59 026,50 t.

Die Durchfuhr betrug:

über Belgrad—Zaribrod	19 255,70 t
„ „ —Ristovatz	21 864,60 „
„ Zaribrod—Belgrad	19 072,70 „
„ Ristovatz— „	1 664,80 „
„ Zaribrod—Ristovatz	127,60 „
„ Ristovatz—Zaribrod	2 267,80 „
zusammen	64 253,20 t.

Je ein Kilometer Bahnlänge wurde von 1 646,2 t Gütern (Gepäck, Eil- und Frachtgut) im Jahre befahren. Jede Tonne Frachtgut hat durchschnittlich 138,88 km zurückgelegt.

Ein Vergleich der Aus- und Einfuhr der Frachtgüter des Jahres 1909 mit der des Jahres 1908 zeigt, daß sich insgesamt die Ausfuhr um 34 201 t vermehrte. Während im Jahre 1908 die Ausfuhr über Belgrad 63 662 t betrug, verminderte sie sich in dieser Richtung um 21 415 t, steigerte sich aber über Zaribrod um 5 934 und über Ristovatz um 49 682 t. Die Ausfuhr über Belgrad ist infolge der handelspolitischen Verhältnisse zwischen Österreich-Ungarn und Serbien seit den letzten Jahren in stetiger Abnahme begriffen, steigerte sich aber ganz bedeutend vornehmlich über Ristovatz nach Sabonich.

In der Einfuhr zeigt sich insgesamt ein Rückgang von 11 792 t, und zwar über Belgrad um 17 720 t, dagegen eine Zunahme von 1 013 t über Zaribrod und von 4 915 t über Ristovatz.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:33 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Der Durchgangsverkehr zeigt insgesamt einen Rückgang von 5 044 t, und zwar in der Richtung Belgrad—Zaribrod um 11 131 t, dagegen eine Zunahme in der Richtung Belgrad—Ristovatz um 4 215 t

,,	,,	,,	Zaribrod—Belgrad	,, 2 226 ,,
,,	,,	,,	Ristovatz— ,,	,, 661 ,,
,,	,,	,,	Zaribrod—Ristovatz	,, 2 ,,
,,	,,	,,	Ristovatz—Zaribrod	,, 983 ,,.

Im Binnenverkehr wurden hauptsächlich folgende Güter befördert:

Steinkohle	98 223 t
Getreide	81 631 ,,
Zuckerrüben	57 106 ,,
Bruchsteine, Ziegeln u. dergl.	23 884 ,,
Salz	19 054 ,,
Brennholz	14 566 ,,
Gips, Kalk, Zement	13 990 ,,
Obst, Gemüse, Erdäpfel	13 975 ,,
Bauholz	10 869 ,,.

Die übrigen Güterarten erreichten nicht 10 000 t.

Ausgeführt wurden vorzugsweise folgende Güter:

Obst, Gemüse, Erdäpfel	8 849 t
Mahlprodukte	6 947 ,,
Faßdauben, Werkholz	5 871 ,,.

Die übrigen Güterarten erreichten nicht 5 000 t.

Getreide	95 970 t
Hornvieh	9 759 t = 24 280 Stck.

Eingeführt wurden vornehmlich folgende Güter:

Eisen, Stahl, Eisen- und Stahlwaren	11 786 t
Steinkohle	6 289 ,,
Manufakturwaren	4 058 ,,
Zucker	3 295 ,,
Chemikalien	3 297 ,,
Obst, Gemüse, Erdäpfel	3 288 ,,.

Die übrigen Güterarten erreichten nicht 3 000 t.

Es betrugen die Roheinnahmen:

aus dem	Personenverkehr	4 431 817,87 Frcs.
,, ,,	Gepäckverkehr	102 081,18 ,,
,, ,,	Eilgutverkehr	167 520,40 ,,
,, ,,	Frachtenverkehr (einschl. der Einnahmen für Regierungssendungen 366 924 Frcs.)	6 276 585,21 ,,
,,	Mieten, Telegrammen usw.	558 303,31 ,,
	zusammen	11 536 307,97 Frcs.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:33 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

gegen 10 404 664,65 Frcs. im Vorjahre, d. i. um 1 131 643,32 Frcs. mehr.
Die Betriebsausgaben betrugen . . . . . 5 752 829 Frcs.
Es verblieben somit Reineinnahmen . . . . . 5 783 479 „ .
Die Ausgaben betrugen 49,87 v. H. der Gesamteinnahmen.

Schmalspurige Linien (0,76 m).

I. Mladenovatz—Arandjelovatz 31,5 km Bau- bezw. 32,0 Tarifkilometer. Das Anlagekapital bezifferte sich Ende 1909 auf 1 663 919,48 Frcs.

An Fahrzeugen waren vorhanden: 4 Tenderlokomotiven, 1 Triebwagen II./III. Klasse, 2 Personenwagen III. Klasse, 20 gedeckte und 62 offene Güterwagen im Gesamtwerte von 554 366,00 Frcs.

Befördert wurden:

Reisende II. Klasse . .	2 069,	die	61 980	Personenkm zurücklegten,
„ III. „ . .	23 553	„	655 061	„ „
Militär	362	„	10 860	„ „
zusammen. .	25 984,	die	727 901	Personenkm zurücklegten;
Gepäck	101,28 t,	die	3 007	tkm zurück legten,
Eilgut	265,83 „	„	7 482	„ „
Frachtgut	13 788,10 „	„	412 622	„ „
Regierungssendungen .	1 186,60 „	„	35 598	„ „
Dienstgüter.	2 062,70 „	„	61 880	„ „
zusammen .	17 404,51 t,	die	520 589	tkm zurücklegten.

Die Betriebseinnahmen betrugen . . . 83 344,60 Frcs.,
die Betriebsausgaben „ . . . 73 040,00 „ , somit betrug der
Betriebsüberschuß . . . . . 10 304,60 Frcs.

II. Zabreschje—Valjevo. 67,425 Bau- bezw. 69,00 Tarifkilometer.

An Fahrzeugen waren vorhanden: 5 Tenderlokomotiven, 14 Personen-, 5 Gepäck- und Postwagen, 61 gedeckte und 65 offene Güterwagen im Gesamtwerte von 866 160 Frcs.

Befördert wurden:

Reisende II. Klasse	5 809,	die	330 061	Personenkm zurücklegten,
„ III. „	56 517	„	2 498 071	„ „
Militär	1 419	„	26 704	„ „
zusammen .	63 745,	die	2 854 836	Personenkm zurücklegten;
Gepäck	122,12 t,	die	6 579	tkm zurücklegten,
Frachtgut	22 071,80 „	„	1 154 246	„ „
Regierungssendungen	487,20 „	„	8 120	„ „
Dienstgüter. . . .	223,40 „	„	8 184	„ „
zusammen .	22 904,32 t,	die	1 177 129	tkm zurücklegten.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:33 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die Einnahmen betrugen . . 242 796,15 Frcs.
die Betriebsausgaben „ . . 68 905,63 „ es ergab sich somit ein
Betriebsüberschuß von . . . . . 173 890,52 Frcs.

III. Tschupzija—Senje (0,75 m Spurweite) 30,8 km Baulänge.

Die Anlagekosten waren Ende 1909 = 2 202 169,55 Frcs.

An Fahrzeugen waren vorhanden: 6 Tenderlokomotiven, 2 Personen-, 2 Gepäck- und 74 Kohlenwagen im Gesamtwerte von 523 464,62 Frcs.

Befördert wurden:

Reisende III. Klasse	7 859,	die	222 075	Personenkm	zurücklegten,
Gepäck	35,14 t,	die	1 045	tkm	zurücklegten,
Dienstkohlen . . .	63 665,40 „	„	1 909 962	„	„
Parteikohlen . . .	27 282,30 „	„	818 469	„	„
Regierungskohlen	3 846,60 „	„	115 398	„	„
Dienstgüter. . . .	2 743,30 „	„	82 299	„	„
gewöhnliche Frachtgüter .	1 022,40 „	„	30 643	„	„
zusammen .	98 595,14 t,	die	2 957 816	tkm	zurücklegten.

Die Einnahmen betrugen . . 42 042,83 Frcs.,
die Betriebsausgaben „ . . 87 241,79 „ ; es ergab sich somit ein Fehlbetrag von 45 198,96 Frcs. *F. M.*

Die Eisenbahnen in Uruguay. Zalhreiche neue Eisenbahnbauten sind in Uruguay geplant oder bereits in Angriff genommen. Von nordamerikanischer Seite ist der Bau einer Bahn beabsichtigt, die von Coronilla, einem an der atlantischen Küste, unmittelbar an der brasilianischen Grenze gelegenen Hafen, nach Santa Rosa führen soll, das am Uruguayfluß dicht an der Grenze Brasiliens liegt und bereits mit dem brasilianischen Eisenbahnnetz sowie mit der uruguayischen Zentralbahn verbunden ist. Die Häfen von Coronilla und Santa Rosa sollen ausgebaut und die Ländereien an der Bahnlinie mit Ackerbauern besiedelt werden. Ferner will ein englischer Unternehmer unter Nutzbarmachung von Wasserfällen, die im Zusammenhang mit einem geplanten Kanalbau von dem Hafen Montevideos durch die Provinzen Florida und Canelones erfolgen soll, eine elektrische Eisenbahn von Montevideo nach Colonia bauen. Auf ihr sollen Züge mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 90 km in der Stunde verkehren; von Colonia weiter nach Buenos Aires wird eine Überfahrt mit Fährbooten geplant. So hofft man, eine wesentliche Beschleunigung der jetzigen Verbindung zwischen Montevideo und Buenos Aires zu erzielen.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:33 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Ferner liegen der Regierung Konzessionsgesuche für folgende Linien vor: von Paysandu nach Rivera, rund 350 km; von der Station Arroyo Grande nach Trinidad (Porongos) in der Provinz Flores, rund 73 km; von Minas nach den Steinbrüchen von Libro Gigante y Ex-Oriental, rund 40 km; und von Nueva Palmira nach Laguna und Puntas del Arroyo Chileno und nach Dolores, rund 108 km. Konzessionen sind für den Bau nachstehender Linien erteilt worden: Fortführung der Strecke Toledo—Melo bis zur brasilianischen Grenze, 80 km; von Tres Arboles nach Piedra Sola (Midlandbahn), 60 km; von Montevideo (Bulevard Artigas) nach Paso de Escobar, Provinz Canelones, 25 km; und von Paloma über Rocha, Lazcano, Charqueada nach Treintay Tres, 260 km.

Die Regierung selbst plant den Bau staatlicher, vollspuriger Kleinbahnen in größerem Umfange zur Hebung des Verkehrs im Innern des Landes. Sie hat zu diesem Zweck den Kammern den Entwurf eines Gesetzes vorgelegt, durch das sie zur Aufnahme einer Anleihe für den Bau von 800 km Kleinbahnen ermächtigt werden soll.

Der gegenwärtige Stand der im Bau und im Betriebe befindlichen Bahnen Uruguays ist folgender:

Im Bau begriffen sind die Linien:

Retamosa—Treinta y Tres (Zentralbahn)	53 km,
Algorta—Fray Bentos (letzte Teilstrecke, Midlandbahn) . . .	36 „ ,
Colonia—San Luis (Panamerikanische Eisenbahngesellschaft) .	582 „ ,
die schmalspurige (1 km) Zweigstrecke der Uruguayischen Ostbahn nach Piriapolis	10 „ ,
zusammen	681 km.

Im Betriebe befinden sich:

die Zentralbahn	1 536 km,
„ Nordwestbahn	179 „ ,
„ Midlandbahn	422 „ ,
„ Nordbahn	114 „ ,
„ Uruguayische Ostbahn	113 „ ,
„ Bahn Montevideo—Mündung des Rio Santa Lucia	20 „ ,
„ Schmalspurbahn Sauce—Ombues de Lavalle	42 „ ,
zusammen	2 426 km.

In den Vereinigten Malayen-Staaten[1]) ist der Bau der neuen Ostküstenbahn, die an die Westlinie bei Gemas Anschluß finden soll, im

[1]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1910 S. 197.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:33 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Jahre 1910 wesentlich gefördert worden. Es wurden 55 Meilen 50 Chains [1]) von Gemas bis Triang, sowie 12 Meilen 78 Chains der neuen Nebenlinie von Bahau bis Kuala Pilah fertiggestellt und in Betrieb genommen.

Seit dem 1. Juni 1911 ist auf der Westlinie der Nachtzugdienst Singapore—Penang und Penang—Singapore eingeführt worden. Die Strecke wird in rund 24 Stunden zurückgelegt. Die Züge führen Schlaf- und Speisewagen. Die Beförderung der Europaposten von Penang nach Singapore mit der Bahn ist vorläufig noch nicht in Aussicht genommen, da die Dampfer nur 6 Stunden länger zur Zurücklegung der Strecke gebrauchen.

Der Güter- und Personenverkehr hat sich 1910 infolge der schnellen Entwicklung des Landes und der Bevölkerungszunahme wesentlich vergrößert. Die Betriebseinnahmen sind gegenüber dem Vorjahre um 13,11 % gestiegen, die Betriebsausgaben um 2,11 % gefallen. Der Überschuß übertraf den des Jahres 1909 um 50,90 %. Weitere Einzelheiten über die Betriebsergebnisse der beiden letzten Jahre sind in der nachstehenden Übersicht enthalten:

	1909	1910
Länge der Betriebsstrecke am Jahresschluß	469 Meil. 49 Ch.	538 Meil. 17 Ch.
Zurückgelegte Zugmeilen	2 221 567	2 195 066
Betriebseinnahmen	5 188 110 $	5 868 506 $
Betriebsausgaben	3 699 767 „	3 621 432 „
Überschuß	1 488 343 „	2 247 073 „
Betriebskoeffizient	70,79 %	60,82 %
Überschuß in Prozenten des Anlagekapitals	3,18 %	4,35 %
Anlagekapital für die Betriebsmeile	98 094,84 $	95 380,78 $
Für neue Bahnen aufgewendetes Kapital	3 699 901 $	3 391 846 $
Beförderte Personen	7 262 830	9 034 529
„ Güter, in tons	624 850	653 663
Befördertes Vieh, Stück	68 515	74 799
Betriebsmaterial: a) Lokomotiven	96	100
b) Tender	69	71
c) Personenwagen	247	265
d) Gepäck- und Güterwagen	2 109	2 155.

[1]) 1 Meile = 1609,33 m, 1 Chain = 20,12 m.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:33 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Rechtsprechung.

Öffentliches Recht. Fahrkartensteuer.

Erkenntnis des Reichsgerichts, VII. Zivilsenats, vom 28. April 1911 in Sachen des Geschäftsmanns K. in H., Klägers, wider den Hamburgischen Staat, vertreten durch die Deputation für indirekte Steuern und Abgaben, Beklagten und Berufungsbeklagten.

Ein Fahrschein ist nach seinem Gesamtbetrage steuerpflichtig, auch wenn ein Teil des Betrages für Nebenleistungen (z. B. Führung, Erklärung von Sehenswürdigkeiten), die nur zusammen mit der Beförderungsleistung bewirkt werden können, erhoben wird.

Tatbestand.

Der Kläger veranstaltet Rundfahrten durch den Hamburger Hafen unter Führung eines Angestellten, der die Sehenswürdigkeiten erklärt. Die Fahrkarten haben folgenden gedruckten Inhalt:

H. K.'s

Hafenfahrten 50 Pfg.
Führung und Erklärung 50 Pfg. } 1,— ℳ

Der Beklagte hält diese Karten für steuerpflichtig nach Ziffer 7 b des Tarifs zum Reichsstempelgesetz vom 3. Juni 1906. Er hat für 1528 Stück Fahrkarten eine Steuer von je 5 ₰ mit 76,40 ℳ vom Kläger erhoben und dieser fordert den gezahlten Betrag nebst 60 ₰ Kosten des Gerichtsvollzieheramts mit der Klage zurück. Das Landgericht hat den Beklagten dem Klageantrage gemäß zur Zahlung von 77,— ℳ nebst 4 v. H. Zinsen seit dem 19. Juli 1909 verurteilt, das Oberlandesgericht in H. aber durch das Urteil vom 25. April 1910 diese Entscheidung abgeändert und die Klage abgewiesen.

Die vom Kläger gegen dieses Urteil eingelegte Revision hat das Reichsgericht zurückgewiesen.

Generated on 2019-07-31 13:33 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Entscheidungsgründe.

Nach der Nr. 7 b des Reichsstempeltarifs unterliegen der Abgabe „Fahrkarten, Fahrscheine und sonstige Ausweise über die erfolgte Zahlung des Personenfahrgeldes im Dampfschiffsverkehr auf inländischen Wasserstraßen". Die Abgabe hat hiernach die Natur eines Urkundenstempels. Die hier in Betracht kommende Originalurkunde stellt sich schon äußerlich als ein derartiger Ausweis über Personenfahrgeld dar; denn sie enthält auf der linken Hälfte den Aufdruck in großen Buchstaben „H. K.'s Hafenfahrten 1,— ℳ" und auf dem die andere Hälfte bildenden, zur Abtrennung bestimmten Abschnitt unter beigefügter laufender Nummer den Aufdruck „Hafenfahrt". Es fragt sich aber, ob an dieser Natur des Urkundeninhalts etwas dadurch geändert wird, daß auf der linken Hälfte unter dem Worte „Hafenfahrten" in mehr als zweimal kleinerem Druck die Worte „Führung und Erklärung", daneben ebenfalls in kleinem Druck und ebenso neben dem Worte „Hafenfahrten" der Vermerk „50 ₰" sich befindet, welche letzteren beiden Preisvermerke durch eine daneben stehende Klammer zusammengefaßt sind, hinter der der oben erwähnte, groß gedruckte Vermerk „1,— ℳ" steht.

Der Berufungsrichter verneint diese Frage. Eine Rechtsverletzung ist in dieser Auffassung nicht zu erblicken. Zwar sind nach der Befreiungsvorschrift unter 1 der Tarifnummer 7 Fahrkarten, deren tarifmäßiger Fahrpreis den Betrag von 60 ₰ nicht erreicht, von der Abgabe befreit; mit dem Berufungsrichter ist jedoch anzunehmen, daß die hier in Betracht kommenden Fahrkarten Ausweise über den Gesamtpreis von 1,— ℳ für eine besonders geartete Wasserfahrt sind. Die vom Kläger veranstalteten Hafenrundfahrten verfolgen nach der maßgebenden Feststellung des Berufungsrichters den Zweck, Fremden die Besichtigung der Sehenswürdigkeiten des Hamburger Hafens unter sachkundiger Führung und Erklärung zu ermöglichen. Der Hauptzweck der Fahrten ist also die Beförderung der Fremden an diejenigen Stellen des Hafens, an denen sich besondere Sehenswürdigkeiten befinden, damit diese von den Fremden in der Nähe in Augenschein genommen werden können. Hinter dieser Darbietung des Klägers tritt die Bedeutung der während der Fahrdauer den Fremden gewährten „Führung und Erklärung" zurück. Durch diese wird zwar die Absicht der Fremden, die Sehenswürdigkeiten des Hafens richtig und vollständig kennen zu lernen, vollkommener erreicht, es würde aber eine den Fremden gebotene Gelegenheit, auf dem Lande, etwa am Ufer des Hafens, die gleiche Belehrung über dessen Sehenswürdigkeiten ohne die Möglichkeit einer näheren Besichtigung entgegenzunehmen, den durch die Hafenfahrten verfolgten Zweck nicht annähernd erreichen; dazu ist vielmehr die Vereinigung beider

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:33 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Leistungen, der Beförderung der Fremden und ihrer Belehrung an Ort und Stelle, erforderlich. Es ist hiernach nicht rechtsirrtümlich, wenn der Berufungsrichter den für den Fahrtausweis entrichteten Preis von 1,— ℳ als ein Entgelt für eine einheitliche und ihrem Wesen nach untrennbare Leistung des Klägers, nämlich für eine besonders geartete Wasserfahrt erachtet. Sollten selbst in einzelnen Fällen, wie der Kläger behauptet, Fremde bei Lösung des Fahrscheins die „Führung und Erklärung" ablehnen und dann nur zur Zahlung eines Preises von 50 ₰ angehalten werden, so würde es sich hierbei gegenüber dem vom Berufungsrichter festgestellten Zweck der Rundfahrten nur um Ausnahmefälle handeln können. Es würde auch aus einer solchen Trennung des Preises sich eine Trennung der Gesamtleistung des Klägers noch nicht als notwendig und möglich ergeben; denn bei der geringen Größe der verwendeten Fahrzeuge kann der einzelne Fahrgast sich der den Mitfahrenden erteilten Erklärung jedenfalls nur teilweise entziehen. Überdies ist für die Steuerfrage der Umstand entscheidend, daß der Fahrschein so, wie er vorliegt, zu einer mit Führung und Erklärung verbundenen Fahrt gegen ein Entgelt von einer Mark berechtigt. Wenn der Berufungsrichter mit Rücksicht auf die Erklärung des Klägers, er habe den Fahrscheinen ihre Fassung gerade auf den Rat eines Rechtsverständigen gegeben, seine Meinung dahin ausspricht, diese besondere Fassung stelle eine Maßnahme dar, um der Entrichtung des Fahrkartenstempels zu entgehen, so ist die Möglichkeit einer solchen Absicht hier nicht zu verkennen. Es kann nun zwar den Steuerpflichtigen nicht verwehrt werden, die Urkunden, deren Fassung von ihrem freien Willen abhängt, so zu gestalten, daß auf sie die vom Staat aufgestellten Merkmale der Steuerpflichtigkeit nicht zutreffen. Diese Merkmale sind aber im Streitfall bei den vom Kläger ausgegebenen Fahrscheinen vorhanden. Der Revision mußte hiernach der Erfolg versagt werden.

Gewerbeunfallversicherungsgesetz.

Entscheidung a) des Schiedsgerichts für die Arbeiterversicherung im Eisenbahndirektionsbezirk A. vom 24. Juni 1910 und b) des Reichsversicherungsamts, 8. Rekurssenats, vom 11. April 1911.

Die Witwe eines ins Beamtenverhältnis übernommenen Unfallrentenempfängers, der nach dieser Übernahme an den Unfallfolgen gestorben ist, kann trotz des vom Verletzten ausgesprochenen Verzichts auf Rente für die Dauer der Gehalts- oder der Pensionszahlung Witwen- und Waisenrente schon vom Todestag des Verletzten an neben dem sogenannten Gnadenquartal verlangen.

a) Tatbestand und Entscheidungsgründe.

Der Bahnunterhaltungsarbeiter S. erlitt am 6. Juli 1905 auf dem Güterbahnhof A. einen Betriebsunfall. Auf Grund des Gewerbeunfall-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:33 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

versicherungsgesetzes gewährte ihm die Eisenbahndirektion eine Unfallrente, die zuerst 50 %, dann 25 %, dann 10 % der Vollrente betrug, und die, da eine Beeinträchtigung der Erwerbsfähigkeit durch Unfallsfolgen nicht mehr anerkannt wurde, mit dem 25. September 1908 aufgehoben wurde. Am 9. März 1908 unterzeichnete S., der unterdessen Hilfsschaffner geworden war, folgende

Erklärung:

Für den Fall, daß ich in das Verhältnis eines unmittelbaren Staatsbeamten aufgenommen werden sollte, verzichte ich vom Tage der etatsmäßigen Anstellung ab auf alle infolge des am 6. Juli 1905 erlittenen Unfalles nach dem Gewerbeunfallversicherungsgesetze vom 30. Juni 1900 bestehenden und ferner etwa noch entstehenden Ansprüche für die Zeit, während der ich mich im Genusse des Diensteinkommens oder der gesetzlichen Pension befinde, in Höhe dieser Bezüge.

A., den 9. März 1908.

gez. M. S.,
Hilfsschaffner.

S. ist am 1. November 1908 sodann als Schaffner in das Verhältnis eines unmittelbaren Staatsbeamten übernommen worden. Am 13. Dezember 1909 ist er verstorben. In Übereinstimmung mit ärztlicher Begutachtung hat die Eisenbahndirektion den Tod als eine Folge des am 6. Juli 1905 erlittenen Betriebsunfalles anerkannt. Auf den Hinterbliebenenrentenantrag der Witwe S. und ihres minderjährigen Kindes hat die Eisenbahndirektion durch Bescheid vom 9. Februar 1910 den Antragstellern die aus dem Gewerbeunfallversicherungsgesetze sich ergebende Hinterbliebenenrente für die Zeit vom 1. April 1910 ab gewährt, für die Zeit vom 13. Dezember 1909 bis einschließlich 31. März 1910 indes verweigert, hat auch die Zahlung des Sterbegeldes abgelehnt. Die Eisenbahndirektion hat diese Ablehnungen damit begründet, daß der verstorbene S. vor seiner Übernahme in das Verhältnis eines unmittelbaren Staatsbeamten am 9. März 1908 auf alle aus dem Gewerbeunfallversicherungsgesetze sich ergebenden Entschädigungsansprüche verzichtet habe, ferner daß die Witwe S. bis einschließlich 31. März 1910 das volle Diensteinkommen ihres verstorbenen Ehemannes weiter beziehe.

Gegen diesen Bescheid hat die Witwe S. für sich und ihr minderjähriges Kind Berufung auf schiedsgerichtliche Entscheidung mit dem Antrage eingelegt, die Eisenbahndirektion zu verurteilen, das Sterbegeld und für die Zeit vom 13. Dezember 1909 bis einschließlich 31. März 1910 die Hinterbliebenenrente zu zahlen. Die Witwe S. führt aus, der etwaige

Generated on 2019-07-31 13:33 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Verzicht des Erblassers beziehe sich nicht auf die seiner Witwe und seinem Kinde zustehenden Ansprüche, würde übrigens auch rechtsunwirksam sein.

Die Eisenbahndirektion hat die Zurückweisung der Berufung beantragt. Sie hält den Verzicht des S. für zulässig und für die Hinterbliebenen gleichfalls bindend.

Das Schiedsgericht hat nach dem Antrage der Witwe erkannt.

Unstreitig ist, daß der Tod des S. eine Folge des am 6. Juli 1905, als er noch im Arbeiterverhältnis stand, erlittenen Betriebsunfalles ist. Daraus ergibt sich für die Witwe S. der Anspruch auf Sterbegeld und für die Witwe S. und ihr Kind vom Todestage des S. ab der Anspruch auf Hinterbliebenenrente, gemäß §§ 15 ff. des Gewerbeunfallversicherungsgesetzes. Gesetzliche Bestimmungen, durch die diese Ansprüche mit Rücksicht darauf auszuschließen sind, daß S. zur Zeit seines Todes unmittelbarer Staatsbeamter war, sind nicht vorhanden, der § 7 des Gewerbeunfallversicherungsgesetzes kommt hier nicht in Betracht. Die Eisenbahndirektion beruft sich für ihre Ablehnung denn auch zur Hauptsache auf die Verzichtserklärung des S. vom 9. März 1908. Der Wortlaut dieser Verzichtserklärung läßt klar erkennen, daß S. nur für seine Person auf Ansprüche aus dem Gewerbeunfallversicherungsgesetze in dem in der Erklärung näher bezeichneten Umfange verzichtet hat. Ob dieser Verzicht im Hinblick auf § 141 des Gesetzes zulässig war, steht hier nicht zur Frage; die Frage wird übrigens vorliegendenfalls wohl zu bejahen sein. Der Auslegung aber, die die Eisenbahndirektion diesem Verzicht gibt dahin, daß er auch für die Hinterbliebenen erklärt, jedenfalls gemeint sei, steht zunächst der Wortlaut, dann die durch die Rechtsprechung des Reichsversicherungsamts getragene Erwägung entgegen, daß der Anspruch der Hinterbliebenen ein selbständiger, nicht ein von dem Anspruch des Verletzten abgeleiteter ist; abgesehen davon, daß auch nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen die Zulässigkeit einer auch die Hinterbliebenen binden sollenden Verzichtserklärung des Erblassers, jedenfalls was die Ehefrau angeht, zu verneinen sein dürfte. Hiernach steht der Witwe S. das Sterbegeld und der ihr vorenthaltene Teil der Witwenrente, dem minderjährigen Kinde S. der ihm vorenthaltene Teil der Kinderrente zu. Daß auf diese Weise die Witwe S. insofern einen Vermögensvorteil genießt, als sie für die Zeit vom Tode des Ehemannes, 13. Dezember 1909 bis einschließlich 31. März 1910 außerdem das volle Diensteinkommen ihres verstorbenen Ehemannes bezogen hat, mag etwa Anlaß zu einer Änderung der Gesetzgebung bieten, kann indes bei dem gegenwärtigen Rechtsstande an der seitens des Schiedsgerichts getroffenen Entscheidung nichts ändern.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:33 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

b) Der Rekurs gegen das Urteil des Schiedsgerichts für Arbeiterversicherung in A. vom 24. Juni 1910 wird zurückgewiesen.

Gründe.

Gegen das vorstehend bezeichnete Urteil, auf dessen Inhalt verwiesen wird, hat der Eisenbahnfiskus rechtzeitig Rekurs eingelegt, mit dem Antrage, den Bescheid der Eisenbahndirektion A. vom 9. Februar 1910 wiederherzustellen.

Nach Prüfung des gesamten Sachverhalts hat das Reichsversicherungsamt keinen Anlaß gefunden, von der Entscheidung des Schiedsgerichts abzuweichen, da diese die Sach- und Rechtslage zutreffend würdigt. Auch durch die Ausführungen des beklagten Fiskus im Rekursverfahren sind die Gründe dieser Entscheidung nicht widerlegt worden. Insbesondere ist der Senat dem Schiedsgericht darin beigetreten, daß der Wortlaut der Erklärung vom 9. März 1908 „verzichte ich . . . für die Zeit, während der ich mich im Genusse des Diensteinkommens oder der gesetzlichen Pension befinde" keineswegs die Auffassung des Fiskus rechtfertigt, daß der verstorbene S. auch auf die Ansprüche hat verzichten wollen, welche seinen Hinterbliebenen aus seinem Unfall vom 6. Juli 1905 etwa entstehen würden. Eine dahingehende Absicht des S. hätte bei der auch von dem Fiskus anerkannten Selbständigkeit der Hinterbliebenenansprüche mit klaren Worten in der bezeichneten Erklärung zum Ausdruck gebracht werden müssen. Ob und inwieweit der Verletzte eine solche Erklärung rechtsgültig für seine Ehefrau und seine Kinder hätte abgeben können, sowie ob und inwieweit ein solcher Verzicht im Hinblick auf den § 141 des Gewerbeunfallversicherungsgesetzes insbesondere dann wirksam sein würde, wenn den Klägern aus Anlaß des Todes des St. die gesetzliche Pension zustände, kann dahingestellt bleiben.

Der Anspruch der Kläger auf Zahlung des Sterbegeldes und der Hinterbliebenenrente auch für die Zeit, während der ihnen das genannte Gnadenquartal gewährt worden ist, ist sonach begründet.

Der Rekurs war daher zurückzuweisen.

Generated on 2019-07-31 13:33 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Rechtsgrundsätze aus den Entscheidungen des Reichsgerichts[1]).

Reichsrecht.

Bürgerliches Recht.

Bürgerliches Gesetzbuch § 906. Gerichtsverfassungsgesetz § 13.

Erkenntnis des Reichsgerichts vom 16. April 1910.

Entscheidungen Band 73, Nr. 69, S. 270.

Einer Klage aus § 906 B. G. B. gegen die Reichspostverwaltung auf Unterlassung der mit einer Rohrpostanlage verbundenen übermäßigen Geräusche steht zwar weder der § 26 Gew. O. entgegen, da die Rohrpostanlage keine mit obrigkeitlicher Genehmigung errichtete Anlage ist, noch richtet sie sich gegen die Ausübung von Hoheitsrechten. Jedoch unterscheidet sich das im Post-, insbesondere auch im Rohrpostbetriebe liegende gewerbliche Unternehmen des Reichs von den sonstigen gewerblichen Unternehmungen des bürgerlichen Verkehrs dadurch, daß es in erster Linie dem Gemeinwohl dienen will. Die unbeschränkte Verfolgung von Rechten Dritter, die zu einer Lahmlegung oder Beeinträchtigung der Tätigkeit der Reichspostverwaltung führen würde, stellt sonach einen Eingriff Privater in Verhältnisse des öffentlichen Rechts dar, für die der Rechtsweg ausgeschlossen ist. Der Berechtigte muß sich gemäß §§ 74, 75 Einl. z. A. L. R. (Art. 89 preuß. Ausf. G. z. B. G. B.) mit einer Entschädigung für die ihm auferlegte Aufopferung seiner Rechte begnügen.

---

[1]) Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen. Band 73 bis 76 Leipzig. Veit & Comp. — Vgl. zuletzt Archiv für Eisenbahnwesen 1910, S. 1012 ff. Die Erkenntnisse vom 24. Oktober 1910, betr. die Verjährung von Ansprüchen aus dem Reichshaftpflichtgesetz nach Anerkenntnis der Ansprüche, vom 3. November 1910 über den Begriff des Betriebsunternehmers im Sinne des § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes, vom 3. November 1910, betr. die Unfallfürsorge für Beamte, vom 8. Dezember 1910 über die Frage, ob ein Betriebsunfall vorliegt, wenn ein Fahrgast durch einen aus einem Zuge geworfenen Gegenstand verletzt wird, vom 18. Januar 1911 über die Anwendung des Begriffs, „Kostbarkeiten" des Art. 3 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr auf Zobelpelze, vom 29. Dezember 1910 über die Haftung des durch eine unerlaubte Handlung Beschädigten für ein mitwirkendes Verschulden der für ihn handelnden Hilfspersonen, und vom 24. November 1910, betr. Abänderung eines Rentenurteils (§ 323 Abs. 3 Z. P. O.) wegen veränderter Verhältnisse, vom 30. Januar 1911 über den Begriff des Betriebsunfalles im Sinne des § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes und vom 28. April 1911 über die Stempelpflichtigkeit von Personenfahrkarten sind im Archiv für Eisenbahnwesen, Jahrgang 1911, auf den Seiten 544, 826, 1292, 829, 1070, 831, 824 und 1081 und Jahrgang 1912 S. 263 ausführlich abgedruckt und deshalb hier nicht berücksichtigt.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:33 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Bürgerliches Gesetzbuch §§ 839, 823, 89, 31, 831.

Erkenntnis des Reichsgerichts vom 12. Oktober 1910.
Entscheidungen Band 74, Nr. 70, S. 250.

§ 839 Abs. 1 Satz 2 B. G. B. ist in seinem Verhältnis zu § 823 Abs. 1 dahin auszulegen, daß die bei Fahrlässigkeit vorgesehene lediglich aushilfsweise Haftung des Beamten auch dann Platz greift, wenn die ihm zur Last fallende Verletzung der Amtspflicht zugleich widerrechtliche Verletzung fremden Eigentums ist, also nicht nur dann, wenn nicht zugleich eines der im § 823 genannten Rechtsgüter verletzt ist. Anderenfalls würde der Zweck der Vorschrift, eine übertriebene Ängstlichkeit der Beamten bei Ausführung ihres Dienstes zu vermeiden, nur sehr unvollkommen erreicht werden.

Ob es sich im einzelnen Falle um einen Beamten handelt, für den der Staat zu haften hat, bestimmt sich nach den Vorschriften des B. G. B., wenn der Beamte den Schaden nicht in Ausübung der ihm anvertrauten öffentlichen Gewalt (vgl. Art. 77 Einf.-Ges. zum B. G. B.) angerichtet hat. Das letztere ist bei der Schiffsführung eines staatlich angestellten Lotsen nicht der Fall, weil es sich dabei nicht um die Wahrnehmung von Hoheitsrechten des Staates, sondern um Dienste des bürgerlichen Verkehrs handelt. Die maßgebenden Vorschriften des B. G. B. sind einerseits die §§ 31, 89, andererseits § 831. Daß im Sinne der §§ 31, 89 der Kanallotse in seinem Verhältnis zum Fiskus dem Vereinsvorstande oder einem Mitglied des Vereinsvorstandes nicht gleichgestellt werden kann, bedarf keiner Ausführung. Er steht aber auch „einem anderen verfassungsmäßig berufenen Vertreter" des Vereins (vgl. § 30 B. G. B.) nicht gleich; denn er hat nicht die Befugnis, den Fiskus in Geschäften des bürgerlichen Verkehrs zu vertreten. Seine Handlungen fallen daher nicht unter § 31 B. G. B. Der Kanallotse ist vielmehr lediglich „zu einer Verrichtung bestellt". Der Fiskus haftet sonach nur im Rahmen des § 831 B. G. B. für seine Handlungen. In diesem Falle muß jedoch der von dem Geschädigten auf Ersatz des Schadens in Anspruch genommene Beamte dartun, daß der Fiskus den Entlastungsbeweis nach § 831 Satz 2 nicht zu führen vermöge. Nur dann kann der Ersatz des Schadens gemäß § 839 B. G. B. auf den Fiskus abgewälzt werden.

Bürgerliches Gesetzbuch § 282.

Erkenntnis des Reichsgerichts vom 9. November 1910.
Entscheidungen Band 74, Nr. 96, S. 342.

Auf einen Beamten, der ihm amtlich zur Aufbewahrung oder Bewachung übergebene Gelder oder andere Sachen nicht zurückgeben kann, und der vom Fiskus auf Ersatz in Anspruch genommen wird, ist § 282 B. G. B.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:33 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

entsprechend anzuwenden; ihn trifft die Beweislast, daß der Verlust ohne sein Verschulden eingetreten sei. Doch ist der Entlastungsbeweis als hinreichend geführt anzusehen, wenn der Beamte die Möglichkeit nachgewiesen hat, daß die Sache auf die eine oder andere Weise abhanden gekommen sein könne, ohne daß er die ihm obliegende Sorgfalt außer acht gelassen habe. Der Nachweis, daß die Sache tatsächlich auf diese Weise abhanden gekommen ist, wird in den meisten Fällen nicht zu führen und darum auch nicht zu fordern sein. Sache der Ersatz fordernden Behörde ist es, gegenbeweislich darzutun, daß die behaupteten und erwiesenen Möglichkeiten eines von dem Beamten nicht verschuldeten Verlustes tatsächlich nicht in Betracht kommen. Dieser Gegenbeweis wird nach dem Grundsatz der freien Beweiswürdigung unter Umständen auch durch den allgemeinen Nachweis der Unzuverlässigkeit des betreffenden Beamten geführt werden können.

Soziales Versicherungs- und Fürsorgerecht.

Gewerbe-Unfallversicherungsgesetz §§ 135, 140.

Erkenntnis des Reichsgerichts vom 4. Juli 1910.
Entscheidungen Band 74, Nr. 61, S. 222.

Überträgt die Eisenbahnverwaltung die ihr obliegende Güterverladung einem privaten Betriebe und verunglückt ein mit ihrem Wissen und Willen von dem privaten Betriebe mit der Verladung beschäftigter Arbeiter, so steht die Eisenbahnverwaltung dem Verunglückten nicht als Dritter im Sinne des § 140 Gew. U. V. G., sondern als Betriebsunternehmer im Sinne des § 135 gegenüber, weil die Tätigkeit, bei der sich der Unfall ereignet, zu dem versicherungspflichtigen Betrieb der Eisenbahnverwaltung gehört. Daß die Beschäftigung des Verunglückten gleichzeitig auch für den versicherungspflichtigen privaten Betrieb stattgefunden hat, ändert hieran nichts. Ein Anspruch gegen die Eisenbahnverwaltung aus dem Haftpflichtgesetze entsteht deshalb nicht. Die Feststellung, mit welchem Anteile jede der in Frage kommenden Genossenschaften an der Unfallentschädigung beteiligt ist, ist Sache des Reichsversicherungsamtes.

Gesetz, betreffend die Fürsorge für Beamte und Personen des Soldatenstandes infolge von Betriebsunfällen vom 15. März 1886 (Unfallfürsorgegesetz) § 6,[1]) Abs. 1.

Erkenntnis des Reichsgerichts vom 4. Januar 1911.
Entscheidungen Band 75, Nr. 67, S. 322.

Der Anspruch auf Pension nach dem Unfallfürsorgegesetz vom 15. März 1886 gilt nach der feststehenden und wohlbegründeten Praxis

---

[1]) § 8 der Fassung vom 18. Juni 1901.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:34 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

des Reichsversicherungsamts selbst dann als von Amts wegen festgestellt im Sinne des § 6, wenn der Anspruch von der vorgesetzten Dienstbehörde abgelehnt wird. Er muß erst recht dann als festgestellt im Sinne jener Vorschrift angenommen werden, wenn der Anspruch amtlich anerkannt, vom Verletzten aber gleichwohl die Pensionierung nach dem Pensionsgesetze gewählt wird. Klagt danach der Verletzte auf Pension nach dem Unfallfürsorgegesetz, so kann ihm nicht entgegengehalten werden, daß diesem Anspruch der Ausschluß gemäß § 6 entgegenstehe. Denn der Ausschluß durch Ablauf von zwei Jahren tritt nur in Wirkung, soweit die Feststellung der Ansprüche auf Grund dieses Gesetzes nicht von Amts wegen erfolgt. Die gesetzgeberischen Gründe des Ausschlusses (Nichtanmeldung des Unfalls, Nichtermittelung von Berechtigten, Schutz gegen frivole Ansprüche und gegen Querulanten) treffen auf den genannten Tatbestand nicht zu.

Haftpflichtrecht.

Bürgerliches Gesetzbuch § 843 Abs. 3. Zivilprozeßordnung § 323.

Erkenntnis des Reichsgerichts vom 23. Mai 1910.

Entscheidungen Band 73, Nr. 103, S. 418.

Zu einer Kapitalabfindung nach § 843 Abs. 3 B. G. B. liegt ein wichtiger Grund auch dann vor, wenn der Verletzte durch die sonst nach § 323 Z. P. O. bestehende Ungewißheit über den Fortbezug einer Rente krankhaft beeinflußt wird. Denn in diesem Falle wird durch die Kapitalabfindung auf den Zustand des Verletzten heilend eingewirkt. Jedoch muß die Kapitalabfindung, soweit eine Beschleunigung der Gesundung des Verletzten davon zu erwarten ist, entsprechend niedrig ausfallen.

Bürgerliches Gesetzbuch §§ 843, 844. Reichshaftpflichtgesetz §§ 3a, 7. Zivilprozeßordnung § 323.

Erkenntnis des Reichsgerichts vom 20. Juni 1910.

Entscheidungen Band 74, Nr. 34, S. 131.

Da der durch Rente zu entrichtende Schadensbetrag nur auf eine alle Unfallwirkungen einheitlich umfassende Gesamtprüfung zu ermitteln ist, so können die in der Gesamtschadensberechnung steckenden Posten, z. B. für Erwerbsunfähigkeit und für Bedürfnisvermehrung, nicht als selbständige Renten für eine einzelne Unfallwirkung und Schadensfolge behandelt werden. Vielmehr ist die Rente ein einheitliches Ganzes. Dieser vom Reichsgericht wiederholt vertretene Grundsatz von der Einheitlichkeit der Rente muß auch bei Klagen auf Herabsetzung der Rente aus § 323 Z. P. O. Geltung behalten. Das Gericht muß bei der Rentenänderung die Gesamtheit

Generated on 2019-07-31 13:36 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

der inzwischen geänderten Verhältnisse nachprüfen, auch wenn die Klage nur den einen der ursprünglichen Schadensfaktoren, z. B. die Erwerbsunfähigkeit, herausgreift.

Reichshaftpflichtgesetz § 1.

Erkenntnis des Reichsgerichts vom 14. November 1910.
Entscheidungen Band 75, Nr. 6, S. 19.

Ob auch krankhafte Zustände, die durch die Aufregungen des um die Entschädigung (§ 1 Reichshaftpflichtgesetzes) geführten Prozesses in dem Verletzten hervorgerufen werden, als vom Schädiger zu vertretende Wirkungen des Unfalls anzusehen sind, ist eine Frage des einzelnen Falles. Sie ist zu bejahen, wenn gerade nervöse Krankheitserscheinungen und damit eine Schwächung der Widerstandskraft gegen die Unbilden des Lebens durch die Körperverletzung wieder hervorgerufen und wenn infolgedessen die so entstandenen nervösen Leiden durch die später hinzugetretenen Aufregungen des Prozesses weiter verschlimmert worden sind. Auch in diesem Fall wird es jedoch darauf ankommen, ob der Verletzte sich mit seinen Schadensersatzansprüchen in vernünftigen Grenzen hält, oder sie maßlos steigert. Wenn im letzteren Falle der Schädiger es auf einen Prozeß ankommen läßt, so kommt in Frage, ob der Verletzte den Prozeß und damit die Verschlimmerung seines Zustandes sich nicht selbst schuldhaft zugezogen hat (§ 254 B. G. B.).

Frachtrecht.

Bürgerliches Gesetzbuch § 986. Handelsgesetzbuch §§ 425, 440.

Erkenntnis des Reichsgerichts vom 8. November 1910.
Entscheidungen Band 74, Nr. 111, S. 398.

Der Frachtführer kann dem Eigentümer des Frachtgutes gegenüber, der die Herausgabe des Gutes mit der Eigentumsklage verlangt, die Herausgabe gemäß § 986 Abs. 1 Satz 1 B. G. B. verweigern, wenn es ihm von einem anderen, dem Eigentümer gegenüber zum Besitze berechtigten Absender auf Grund des Frachtvertrages übergeben worden ist. Denn er ist dann dem Absender als mittelbarem Besitzer gegenüber auf Zeit zum Besitze berechtigt und verpflichtet (§ 425 H. G. B.). Er braucht also das Vorhandensein eines Pfandrechtes nicht zu beweisen.

Bei sukzessivem Transporte einer Menge haftet jeder auf Grund desselben Frachtvertrages dem Frachtführer übergebene Teil des Gutes, falls nichts anderes vereinbart, für jeden Teil der Frachtgelderforderung.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:35 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Eisenbahnfrachtrecht.

Handelsgesetzbuch §§ 435, 454. Eisenbahn-Verkehrsordnung §§ 66, 68 (alt).

Erkenntnis des Reichsgerichts vom 9. März 1910.

Entscheidungen Band 73, Nr. 38, S. 148.

Wenn das Frachtgut vom Empfänger abzuholen ist, und die Eisenbahn ihm von der Ankunft des Gutes Nachricht zu geben hat (§ 68 (alt) E. V. O.), so gehört zur Erfüllung der Aushändigungsverpflichtung der Eisenbahn (§ 66 (alt) E. V. O.) die Gewährung eines sicheren Zuganges zu dem Orte, wo die Auslieferung des Gutes erfolgen soll. Insoweit besteht zwischen Eisenbahn und Empfänger kraft Gesetzes ein Schuldverhältnis. Erfolgt die Auslieferung im Güterschuppen und dient die Laderampe dem Publikum als Zugang dorthin, so haftet die Eisenbahn dem Empfänger dafür, daß sich die Laderampe während der Geschäftsstunden in verkehrssicherem Zustand befindet.

Prozeßrecht.

Zivilprozeßordnung § 304.

Erkenntnis des Reichsgerichts vom 14. Oktober 1910.

Entscheidungen Band 74, Nr. 78, S. 287.

Ein Zwischenurteil aus § 304 Z. P. O. hat einen nach Grund und Betrag streitigen Anspruch zur Voraussetzung. Bei Ansprüchen auf Erhöhung der Enteignungsentschädigung ist jedoch der Grund des Anspruches nicht streitig. Grund des Anspruches ist die Entschädigungspflicht. Auch ein besonderes Verlangen auf Entschädigung für den durch Wirtschaftserschwernisse herbeigeführten Minderwert des Rechtsbesitzes ist kein selbständiger Anspruch. Setzt sich die rechtlich einheitliche Enteignungsentschädigung aus mehreren Ansätzen zusammen, so bilden diese nur Faktoren für die Berechnung der Gesamtsentschädigung. In einem solchen Falle darf eine Vorabentscheidung dem Grunde nach nicht erfolgen.

Gerichtskostengesetz §§ 98, 80b.

Beschluß des Reichsgerichts vom 23. Februar 1911.

Entscheidungen Band 75, Nr. 72, S. 311.

Die durch § 98 Abs. 1 G. K. G. den Bundesstaaten in dem Verfahren vor dem Reichsgerichte gewährte Befreiung von Zahlung der Gebühren erstreckt sich, wie wiederholt entschieden, nur auf die Gerichts g e b ü h r e n, einschließlich der Gebührenvorschüsse, nicht aber auf die Gerichtsauslagen (§§ 79 ff. G. K. G.). Die zufolge des Gesetzes vom 1. Juni 1909 gemäß

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:34 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

§ 80 b G. K. G. zu erhebenden Auslagenpauschsätze sind ihrem Wesen nach Auslagen, wenngleich sie nach einem Prozentsatze der Gebühren erhoben werden. Auf sie trifft also die Zahlungsbefreiung der Bundesstaaten nicht zu.

Stempelrecht.

Erkenntnis des Reichsgerichts vom 7. März 1911.
Entscheidungen Band 76, Nr. 5, S. 15.

Für die Klage auf Rückzahlung einer zu Unrecht erhobenen Reichsstempelabgabe ist als der richtige Beklagte nicht der Reichsfiskus anzusehen, sondern der Fiskus des Bundesstaates, der die Abgabe kraft Gesetzes einzuziehen hatte und eingezogen hat, dadurch Eigentümer des entrichteten Abgabenbetrages geworden und nur verpflichtet ist, die Summe der erhobenen Reichsstempelbeträge nach gewissen Abzügen in bestimmten Zeitabschnitten an die Reichskasse abzuführen (Art. 36—38 der Reichsverfassung vom 16. April 1871 und §§ 81, 82 des Reichsstempelgesetzes vom 3. Juni 1906).

Preußisches Recht.

Enteignungsrecht.

Preußisches Enteignungsgesetz vom 11. Juni 1874, § 57.

Erkenntnis des Reichsgerichts vom 4. Mai 1910.
Entscheidungen Band 73, Nr. 83, S. 316.

Das Vorkaufsrecht nach § 57 des preußischen Enteignungsgesetzes besteht auch dann, wenn die enteignete Grundstücksfläche von dem Restgrundstück getrennt liegt. Denn das Vorkaufsrecht findet seine Rechtfertigung in dem — auch im Falle des mangelnden räumlichen Zusammenhanges zutreffenden — Grundsatz, daß das Privateigentum nicht mehr und nicht länger beschränkt werden darf, als das öffentliche Interesse es erfordert.

Bei weiterer Zerteilung des Restgrundstücks kann das Vorkaufsrecht einem einzelnen Erwerber von Restgrundstücksteilen, insbesondere dem Eigentümer des Stammgrundstücks, nicht vorbehalten bleiben, sondern es muß von sämtlichen Teilerwerbern gemeinschaftlich ausgeübt werden. Denn das Vorkaufsrecht kann seiner Natur nach vom Eigentume des berechtigten Grundstücks nicht getrennt, deshalb auch den Eigentümern einzelner Teilstücke nicht vorbehalten werden (§ 594 A. L. R. I, 20; §§ 514, 1103 B. G. B.).

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:34 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Preußisches Enteignungsgesetz vom 11. Juni 1874, § 8. Preußisches Fluchtliniengesetz vom 2. Juli 1875, § 11.

Erkenntnis des Reichsgerichts vom 27. Mai 1910.

Entscheidungen Band 74, Nr. 5, S. 18.

Durch die auf Grund der Festsetzung der Fluchtlinie eintretende Baubeschränkung (§ 11 Fl. L. G.) wird lediglich der bauliche Zustand mit der Wirkung festgelegt, daß der Eigentümer bei Geltendmachung des Bauverbots rechtlich nicht in der Lage ist, sein Grundstück mit an sich möglichen Neu-, Um- oder Ausbauten zu versehen. Dadurch erlangt die Gemeinde den Vorteil, daß sie bei der späteren Entziehung des Grundeigentums solche Bauten nicht zu ersetzen braucht. Das Bauverbot schließt jedoch nicht aus, daß bei der Enteignung die entzogene Grundfläche als Bauland bewertet wird. Die Kosten der Errichtung des unter das Bauverbot fallenden Gebäudes, die hätten aufgewendet werden müssen, um den Ertrag des Grundstückes als Bauland zu erzielen, werden jedoch dabei abgezogen.

Preußisches Enteignungsgesetz vom 11. Juni 1874, § 36. Bürgerliches Gesetzbuch § 291.

Erkenntnis des Reichsgerichts vom 1. Juli 1910.

Entscheidungen Band 74, Nr. 13, S. 45.

Die im § 36 Abs. 3 des Enteignungsgesetzes enthaltene Begünstigung des Enteigneten, daß bei gerichtlicher Herabsetzung der durch Regierungsbeschluß festgesetzten Entschädigungssumme die Zinsen des Mehrbetrages dem Unternehmer nicht erstattet zu werden brauchen, beschränkt sich nicht auf die Zeit vor der Klageerhebung (§ 30 Ent. Ges.). Der Unternehmer erhält also auch keine Prozeßzinsen. Diese Vorschrift wird als Sondernorm des Enteignungsrechts nach Art. 109 Einf. Ges. z. B. G. B. durch § 291 B. G. B. nicht berührt.

Preußisches Enteignungsgesetz vom 11. Juni 1874, §§ 30, 36, Abs. 2.

Erkenntnis des Reichsgerichts vom 20. September 1910.

Entscheidungen Band 74, Nr. 41, S. 155.

Die Zinspflicht des Unternehmers (§ 36 Abs. 2 Ent. Ges.) bildet einen Teil seiner Entschädigungspflicht. Die Zinsforderung unterliegt hiernach, wie die Hauptforderung, der Ausschlußfrist des § 30. Hieran ändert sich auch dadurch nichts, daß im Einzelfalle als selbständiger Forderungsgrund für die Zinsen der Gesichtspunkt des Verzuges oder ein anderer Gesichtspunkt des allgemeinen Schuldrechts mit herangezogen wird.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:34 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Preußisches Enteignungsgesetz vom 11. Juni 1874, §§ 11, 26. Gerichtsverfassungsgesetz § 13.

Erkenntnis des Reichsgerichts vom 4. Oktober 1910.

Entscheidungen Band 74, Nr. 67, S. 242.

Der Pächter eines enteigneten Grundstücks gehört zu den Nebenberechtigten des § 11 des Enteignungsgesetzes. Ihm steht, wenn das Enteignungsverfahren ohne Entschädigungsfestsetzungsbeschluß durch eine mit dem Eigentümer nach § 26 des Enteignungsgesetzes getroffene Vereinbarung beendet und die Fortsetzung des Verfahrens abgelehnt ist, zur Geltendmachung einer Entschädigungsforderung gegen den Unternehmer der ordentliche Rechtsweg als das einzige Mittel, über seine Ansprüche eine Entscheidung herbeizuführen, offen (vgl. §§ 16, 46 Ent. Ges.).

Grundsätzlich gilt für die Geltendmachung der Ansprüche Nebenberechtigter, die sich am Administrativverfahren nicht beteiligt haben, die Ausschlußfrist des § 30, die von der Zustellung des Festsetzungsbeschlusses an den Eigentümer zu rechnen ist. Ist jedoch ein Festsetzungsbeschluß nicht ergangen, so ist die Klage eines Nebenberechtigten bis zum Ablauf der regelmäßigen Verjährungsfrist zuzulassen, da die in einem solchen Falle mit dem Eigentümer nach § 26 getroffene Vereinbarung rechtlich der Festsetzung einer Entschädigung durch Beschluß nicht gleichsteht.

Preußisches Enteignungsgesetz vom 11. Juni 1874, § 8.

Erkenntnis des Reichsgerichts vom 21. Oktober 1910.

Entscheidungen Band 74, Nr. 81, S. 295.

Hat der Unternehmer dem Eigentümer die früher erteilte, jederzeit widerrufliche Erlaubnis zur Benutzung eines Privatweges im Hinblick auf die bevorstehende Enteignung wieder entzogen, so hat er für die dadurch herbeigeführte Wertverminderung des enteigneten Grundstücks Entschädigung nicht zu gewähren. Denn eine Entschädigung kann ihrer Natur nach dann nicht gefordert werden, wenn der Schädiger, was er getan hat, auf Grund besonderer mit dem Geschädigten getroffener Vereinbarung tun durfte. Der Beweggrund für den Widerruf würde nur dann in Betracht gekommen sein, wenn dem Unternehmer Schikane nachzuweisen wäre (§ 226 B. G. B.).

Preußisches Enteignungsgesetz vom 11. Juni 1874, § 11.

Erkenntnis des Reichsgerichts vom 21. Oktober 1910.

Entscheidungen Band 74, Nr. 104, S. 367.

Dem Pächter oder Mieter eines enteigneten Grundstücks steht eine Entschädigung aus § 11 des Enteignungsgesetzes nicht zu, wenn er zur Zeit

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:36 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

der Enteignung noch nicht in den Pacht- oder Mietbesitz des Grundstückes gelangt war. Denn der Grundgedanke des Gesetzes ist, daß Entschädigung nur für die Abtretung des Grundeigentums und die Entziehung und Beschränkung „der Rechte am Grundeigentum" zu gewähren ist (vgl. §§ 1, 6, 8, 11, 25 Abs. 6). Wenn die Rechtsprechung sich dahin entschieden hat, den Entschädigungsanspruch aus § 11 auch dem nach dem B. G. B. (im Gegensatz zum A. L. R.) nur obligatorisch, nicht auch dinglich berechtigten Pächter und Mieter zuzugestehen, so darf daraus noch nicht die dem Grundgedanken des Enteignungsgesetzes widersprechende Folgerung gezogen werden, daß die Entschädigung auch dann zu gewähren sei, wenn es noch an jeder unmittelbaren Beziehnug des Mieters oder Pächters zu der enteigneten Sache fehlt.

Preußisches Enteignungsgesetz vom 11. Juni 1874, §§ 25, 29, 30.

Erkenntnis des Reichsgerichts vom 29. November 1910.

Entscheidungen Band 74, Nr. 114, S. 410.

Ein Hypothekengläubiger, der im Termin vor dem Kommissar (§ 25) zwar erschienen ist, Erklärungen aber nicht abgegeben hat, der ferner in dem Entschädigungsfeststellungsbeschlusse nicht mit aufgeführt und dem dieser Beschluß auch nicht zugestellt ist, ist bei der Klage des Unternehmers auf Herabsetzung der im Verwaltungsverfahren festgestellten Enteignungsentschädigung neben dem Eigentümer nicht mitzubelangen. Daraus, daß ein solcher Hypothekengläubiger zu einer Klage auf Erhöhung der Entschädigung, ebenso wie der Eigentümer, aktiv legitimiert ist (§ 30), folgt nicht seine Passivlegitimation bei einer Klage des Unternehmers auf Herabsetzung der Entschädigung. Es ist anzunehmen, daß nach der Absicht des Gesetzgebers die Realberechtigten nicht gegen ihren Willen zur Teilnahme am Verfahren gezwungen werden sollten. Als Gegner des klagenden Unternehmers kommen nur solche Berechtigte in Betracht, die bereits im Verwaltungsverfahren mit selbständigen Anträgen gegen ihn vorgegangen waren. Andere Hypothekengläubiger können sich, wenn der Unternehmer in einem nur gegen den Eigentümer geführten Rechtsstreit die Herabsetzung der Entschädigung erzielt, auf den Entschädigungsfeststellungsbeschluß nicht berufen; denn da dieser Beschluß nicht zwischen dem Unternehmer und diesen Hypothekengläubigern ergangen ist, kann er auch ohne deren Zuziehung geändert werden.

Generated on 2019-07-31 13:34 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Preußisches Enteignungsgesetz vom 11. Juni 1874, §§ 32, 36. Preußische Verfassungsurkunde, Art. 9.

Erkenntnis des Reichsgerichts vom 11. November 1910.
Entscheidungen Band 75, Nr. 5, S. 16.

Nach Art. 9 der Verfassung und § 32 des Enteignungsgesetzes liegt bei Enteignungen dem Unternehmer für die Entschädigung die Vorleistungspflicht ob. Keinesfalls kann hiernach die Fälligkeit der Entschädigung und der durch § 36 geregelte Beginn der Verzinsungspflicht ganz oder teilweise in einen der Enteignung folgenden Zeitpunkt verlegt werden. Auch wenn im Rechtswege eine Erhöhung der durch die Verwaltungsbehörde festgestellten Entschädigungssumme erwirkt wird, gilt der Mehrbetrag als bereits im Zeitpunkt der Enteignung fällig geworden und ist darum (§ 36) von diesem Zeitpunkte an zu verzinsen. Dies gilt auch dann, wenn die Erhöhung der Entschädigung mit einem durch die Enteignung veranlaßten höheren Kostenaufwande begründet wird, der den Eigentümer erst in Zukunft trifft; denn auch in diesem Falle ist die zu vergütende Wertminderung des Grundstücks, die auf dem Kostenaufwande beruht, eine gegenwärtige. Bei der Bemessung der Entschädigung ist allerdings zu berücksichtigen, daß der Eigentümer die Kosten erst in Zukunft auszugeben haben wird. Bei dem Abzug von Zwischenzinsen wird nötigenfalls ein billiges Ermessen einzutreten haben.

Preußisches Enteignungsgesetz vom 11. Juni 1874, § 8.

Erkenntnis des Reichsgerichts vom 9. Mai 1911.
Entscheidungen Band 76, Nr. 66, S. 256.

Für die Frage der Entschädigung bei der Teilenteignung eines Kirchplatzes ist zu beachten, daß ein Kirchplatz wegen seiner Bedeutung für das mit einer Kirche bebaute Grundstück nicht nur einen Affektionswert für die Eigentümerin (Kirchengemeinde) hat, sondern daß ein Kirchengrundstück, dem es z. B. an einem geräumigen und würdigen Zugang zum Gotteshause fehlt, auch vermögensrechtlich betrachtet weniger wert ist, als ein solches, bei dem ein derartiger Raum vorhanden ist. Vermöge seiner Verbindung mit der Kirche wohnt dem Platz auch ohne Rücksicht auf seine Bebauungsfähigkeit ein Vermögenswert inne, der sich auch nach dem Umfange dessen bemessen läßt, was die Beklagte für ein Ersatzgrundstück aufzuwenden hätte (vgl. Entsch. d. Reichsgerichts in Zivilsachen Bd. 33 S. 307).

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:35 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Wegerecht.

Preußische Verordnung über die Polizeiverwaltung in den neu erworbenen Landesteilen vom 20. September 1867, § 6f. Preußisches Gesetz über die Polizeiverwaltung vom 11. März 1850, § 6f.

Erkenntnis des Reichsgerichts vom 6. April 1911.

Entscheidungen Band 76, Nr. 42, S. 164.

Zwar kann die Straßenreinigungs- und Streupflicht der Gemeinde nach preuß. Polizeiverordnungsrechte (§ 15 des Gesetzes über die Polizeiverwaltung vom 11. März 1850, § 13 der Verordnung über die Polizeiverwaltung in den neu erworbenen Landesteilen vom 20. September 1867) durch bloße Polizeiverordnung nicht auf die Anlieger abgewälzt, sondern nur gegenüber den zur Straßenreinigung bereits ortsrechtlich (observanzmäßig) verpflichteten Personen nach Art und Maß näher geregelt werden. Wohl aber kann die Polizei den zur Straßenreinigung nicht verpflichteten Anliegern der städtischen Straßen die Beseitigung der Schnee- und Eisglätte durch Polizeiverordnung auferlegen, um drohende, nicht anders zu beseitigende Gefahren von der menschlichen Gesundheit abzuwenden. Es handelt sich dabei nicht um eine rein verkehrspolizeiliche Vorschrift im Sinne des § 6 b, sondern um eine ortspolizeiliche Vorschrift zur „Sorge für Leben und Gesundheit" gemäß § 6 f der Verordnung vom 20. September 1867.

Erkenntnis des Reichsgerichts vom 9. Mai 1911.

Entscheidungen Band 76, Nr. 66, S. 256.

Die Widmung eines Weges oder Platzes für den öffentlichen Verkehr vollzieht sich durch das ausdrücklich oder stillschweigend erklärte Einverständnis der rechtlich Beteiligten — nämlich der Wegepolizeibehörde, des Eigentümers und des Unterhaltungspflichtigen — darüber, daß der Weg oder Platz allgemein vom Publikum benutzt werde, wobei die Art der Benutzung gewissen Schranken unterworfen werden kann. Daraus, daß ein Weg oder Platz seit Menschengedenken als Zugang für angrenzende Häuser und als Durchgang nach öffentlichen Straßen benutzt worden ist, folgt diese Widmung nicht ohne weiteres. Hält der Eigentümer in einem solchen Falle den Weg auf eigene Kosten instand, so wird man im Zweifel annehmen dürfen, daß er ihn nicht für die Allgemeinheit bestimmt, sondern seine Benutzung nur bis auf weiteres gestattet habe.

Generated on 2019-07-31 13:35 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Zuständigkeitsgesetz vom 1. August 1883, § 56, Abs. 4.

Erkenntnis des Reichsgerichts vom 23. Mai 1911.

Entscheidungen Band 76, Nr. 81, S. 323.

In dem Urteil des V. Zivilsenats des Reichsgerichts vom 11. April 1900 ist ausgeführt, daß nach § 56 Abs. 4 des Zuständigkeitsgesetzes zwar die Entscheidung über die Öffentlichkeit eines Weges im Verwaltungsstreitverfahren zu erfolgen habe; das schließe aber nicht aus, daß auch die ordentlichen Gerichte darüber insoweit entscheiden, als die Öffentlichkeit eines Weges als Urteilsgrund für ein vom Kläger oder Beklagten in Anspruch genommenes Privatrecht in Frage stehe. Um ein solches Privatrecht handelt es sich jedoch bei dem mit der Öffentlichkeit eines Weges begründeten Anspruch, den Weg über das vom Eigentümer zugestandene Maß hinaus benutzen zu dürfen, nicht; dieser ist deshalb im Verwaltungsstreitverfahren zu verfolgen.

Durch die Benutzung eines zu landwirtschaftlichen Zwecken angelegten Interessentenweges für den Betrieb einer infolge industrieller Entwicklung der Gegend inzwischen errichteten Fabrik überschreitet der Anlieger seine Benutzungsbefugnis, und die hierdurch beeinträchtigten Interessenten, zu denen auch der Eigentümer des Wegefundus gehört, haben hiergegen ein Widerspruchsrecht.

Beamtenrecht.

Preußisches Beamtenpensionsgesetz vom 27. März 1872, §§ 1 Abs. 2, 21—23.

Erkenntnis des Reichsgerichts vom 5. Juli 1910.

Entscheidungen Band 74, Nr. 26, S. 91.

Die Entscheidung über die Frage, ob die Dienstunfähigkeit, die zur Versetzung eines Beamten in den Ruhestand geführt hat, die Folge einer Krankheit, Verwundung oder sonstigen Beschädigung ist, die der Beamte bei Ausübung oder aus Veranlassung des Dienstes sich zugezogen hat, ist der richterlichen Beurteilung nicht entzogen, wenn und soweit der vor Gericht verfolgte Anspruch des Beamten auf Ruhegehalt oder auf einen bestimmten Teil eines solchen gerade davon abhängt, daß er eine solche Beschädigung usw. erlitten hat.

Preußisches Gesetz, betreffend die Umzugskosten der Staatsbeamten, vom 24. Februar 1877, §§ 1, 5.

Erkenntnis des Reichsgerichts vom 12. April 1911.

Entscheidungen Band 76, Nr. 37, S. 142.

Das Gesetz macht die Gewährung der Umzugskosten an etatsmäßige Beamte nicht davon abhängig, daß ihnen außer den persönlichen Reise-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:35 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

kosten besondere Kosten des Umzuges tatsächlich entstanden sind. Auch ist es nicht gerechtfertigt, dem verheirateten Beamten die Umzugskosten entgegen den §§ 1, 5 des Gesetzes zur Hälfte zu versagen, so lange nicht auch seine Familie ihm nach seinem neuen Wohnsitz gefolgt ist. Daß sie ihm früher oder später folgt, ist zwar der regelmäßige Fall, den das Gesetz im Auge hat; abhängig macht aber das Gesetz die Gewährung der vollen Umzugskosten hiervon nicht (vgl. auch die Verfügung des Justizministers vom 10. November 1906, II c 4382, abgedruckt bei Müller, Preußische Justizverwaltung, 6. Auflage, Band 1 S. 693 zu o und Allgemeine Verfügung vom 2. Juli 1881, J. M. Bl. S. 148). Auch wenn ein etatsmäßiger verheirateter Beamter an seinen früheren Dienstort, an dem seine Familie geblieben war, zurückversetzt wird, ist die Versagung auch nur eines Teiles der Umzugskosten nicht gerechtfertigt, zumal den Beamten in solchen Fällen regelmäßig besondere Kosten durch längeres Getrenntleben von ihren Familien entstehen.

Gesetzgebung.

Deutsches Reich. Bekanntmachung des Reichskanzlers:

Vom 4. November 1911, betr. die dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr beigefügte Liste.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 249. R.-G.-Bl. S. 921.)

Bekanntmachungen des Reichs-Eisenbahn-Amts:

Vom 16. Oktober und 8. November 1911, betr. Ergänzung und Änderung der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 239 u. 253, R.-G.-Bl. S. 911 u. 945.)

Preußen. Allerhöchste Urkunde vom 18. September 1911, betr. die von der Altona-Kaltenkirchener Eisenbahngesellschaft beschlossene Vermehrung ihres Grundkapitals auf 3 270 000 ℳ durch Ausgabe weiterer Aktien im Betrage von 1 410 000 ℳ.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 257.)

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:35 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Erlasse des Ministers der öffentlichen Arbeiten:	E.-V.-Bl. Seite
Vom 20. Oktober 1911, betr. Fahrkosten bei Dienstreisen mit Kraftwagen	215
Vom 9. November 1911, betr. die Vergebung von Leistungen und Lieferungen	245
Vom 11. November 1911, betr. Festsetzung von Pauschvergütungen für Dienstreisen nach nahegelegenen Orten .	245

Schweiz. Bundesgesetz vom 23. Juni 1910, betr. die Besoldungen der Beamten und Angestellten der schweizerischen Bundesbahnen. Berichtigung vom 11. Dezember 1911.

(Veröffentlicht in der Eidgenössischen Gesetzsammlung Nr. 33 vom 20. Dezember 1911 S. 962.)

Der Artikel 3, zweiter Absatz, des im Archiv für Eisenbahnwesen 1910 S. 1282 ff. wiedergegebenen Bundesgesetzes vom 23. Juni 1910 soll lauten:

Beim Übertritt eines Beamten oder Angestellten aus einer unteren Dienstklasse in eine höhere oder aus einer Dienstabteilung in eine andere ist bei der Festsetzung der Besoldung das Gesamtdienstalter zu berücksichtigen. Auf alle Fälle soll mindestens die bis zu diesem Zeitpunkte bezogene Besoldung verabfolgt werden.

Ausführungs- und Zusatzbestimmungen zu den Vorschriften über Militärtransporte. Gültig vom 1. Januar 1912 an.

(Vom schweizerischen Bundesrat genehmigt am 2. Oktober 1911.)

(Veröffentlicht in der Eidgenössischen Gesetzsammlung Nr .31 vom 13. Dezember 1911 S. 889 ff.)

Die Bestimmungen ergänzen die für die Beförderung von Militärtransporten (ganze Truppenkörper, einzelreisende Militärpersonen, ferner Pferde, Gepäck, Militäreffekten, Kriegsfuhrwerke, Kriegsmaterial und Militärgut) maßgebenden Vorschriften, insbesondere das Reglement über Militärtransporte auf den schweizerischen Eisenbahnen und Dampfschiffen vom 1. August 1907 [1]) und das Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen vom 1. Januar 1894 [2]).

Frankreich. Gesetz vom 1. Dezember 1911, betr. Genehmigung der Übertragung der der Médoc-Eisenbahn-Gesellschaft konzessionierten Linien auf die Midi-Eisenbahn-Gesellschaft, ferner betr. die Einreihung der Lokalbahnlinie von Pauillac nach Port-des-Pilotes

---

[1]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1907 S. 1448.

[2]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1894 S. 584, 771, 975.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:35 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

unter die Vollbahnen und betr. die Weiterübertragung der Lokalbahnlinien von Margaux nach Castelnau und von Castelnau nach Sainte-Hélène durch die Midi-Eisenbahn-Gesellschaft an die Born- und -Marensin-Eisenbahn-Gesellschaft.

(Veröffentlicht im Journal officiel de la République française Nr. 330 vom 5. Dezember 1911 S. 9697.)

Gesetz vom 1. Dezember 1911, betr. Gemeinnützigkeitserklärung einer Eisenbahn von Ghisonaccia nach Bonifacio (auf Corsika) und betr. Genehmigung einer Übereinkunft des Ministers der öffentlichen Arbeiten, Posten und Telegraphen mit der Gesellschaft der Departementseisenbahnen über den Betrieb des Eisenbahnnetzes von Corsika und die endgültige Konzession der Linie von Ghisonaccia nach Bonifacio.

(Veröffentlicht im Journal officiel de la République française Nr. 330 vom 5. Dezember 1911, S. 9693.)

Die Übereinkunft zwischen dem Minister der öffentlichen Arbeiten und der Gesellschaft enthält im wesentlichen eingehende neue Bestimmungen über das finanzielle Verhältnis des Staates zu der Gesellschaft, die durch Vertrag von 1883 [1]) den Bau und den Betrieb mehrerer Eisenbahnen auf Corsika übernommen hatte. Auch werden die Konzessionsbedingungen in einigen Punkten abgeändert. Die Konzessionen der korsischen Linien sollen 1941 endigen.

Gesetz vom 19. Dezember 1911, betr. Ermächtigung der Paris-Lyon — Mittelmeer-Eisenbahngesellschaft, über den Bau oder über den Betrieb der durch Gesetz vom 26. Juni 1907 [2]) für gemeinnützig erklärten Linie von Vichy nach Cusset Verträge abzuschließen.

(Veröffentlicht im Journal officiel de la Républipue française Nr. 346 vom 21. Dezember 1911 S. 10262.)

Rußland. Allerhöchst bestätigter Beschluß des Ministerrats vom 4. Juni 1911, betr. die Durchführung der Abrechnung mit der Chinesischen Ostbahn wegen des an Japan gefallenen Teils der Eisenbahn, der Dampfschiffe dieser Gesellschaft und des Baues der Stadt Dalni sowie des Hafens dieser Stadt.

(Veröffentlicht im Ukasatel des Ministeriums der Verkehrsanstalten. 1911. Nr. 38.)

---

[1]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1883 S. 614 und 1884 S. 167.

[2]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1907 S. 1268.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:35 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Punkt 1 setzt den Wert des abgetretenen Teils der Eisenbahn von Kuan-tschen-zsy bis Port Arthur einschl. des rollenden Inventars auf 80 903 600 Rubel fest.

Punkt 2 führt die einzelnen Beträge auf, aus denen sich vorstehende Gesamtsumme zusammensetzt.

Punkt 3 ordnet an, daß die Konten, betr. die Ausgaben für die Dampfschiffe der Chinesischen Ostbahn, sowie die Ausgaben für die Erbauung des Hafens bei der Stadt Dalni vollständig zu liquidieren sind und dementsprechend das verausgabte Obligationenkapital in Höhe von 44 857 508 Rubel 71 Kopeken zu tilgen ist.

Punkt 4. Der Gesellschaft der Chinesischen Ostbahn wird anheim gegeben, die endgültige Liquidation für Rechnung der Restbeträge aus dem Baukapital, die noch zu ihrer Verfügung stehen, durchzuführen und seinerzeit dem Finanzminister darüber Rechnung zu legen.

Allerhöchst bestätigte Verordnung des zweiten Departements des Reichsrats, betr. die Bestätigung der Satzungen einer Gesellschaft zum Bau einer Eisenbahn von Berdjäusch bis Lyswensk, vom 20. Juni 1911.

(Veröffentlicht im Ukasatel des Ministeriums der Verkehrsanstalten. 1911. Nr. 39.)

Die geplante Bahn soll die Orte Berdjäusch, Station der Ssamara-Slatoust-Bahn, und Lyswensk, Station der Perm-Bahn, verbinden und wird 524 Werst (= 559 km) lang sein. Die Gesellschaft erhält auf 81 Jahre die Konzession, danach fällt die Bahn dem Staat anheim. Nach Verlauf von 25 Jahren nach Eröffnung des Betriebes hat der Staat jederzeit das Recht, die Bahn anzukaufen. Das Obligationenkapital ist vom Staate garantiert bis zum Jahreshöchstbetrag von 1 559 256 Rbl., wobei Verzinsung und Tilgung 4,5 v. H. nicht übersteigen dürfen. Die Gesellschaft darf zu Heizzwecken nur mineralisches Heizmaterial gebrauchen.

Vereinigte Staaten von Amerika. Gesetz vom 18. Juni 1910, betr. Errichtung eines Bundesverkehrsgerichts und Abänderung des Bundesverkehrsgesetzes vom 4. Februar 1887,

Die im Archiv für Eisenbahnwesen 1910 S. 1291 Anm. 1 angekündigte Bearbeitung des Gesetzes ist auf S. 1 ff. dieses Jahrganges enthalten.

Japan. Gesetz vom 29. März 1911, betr. Elektrizitätsunternehmungen.

(Veröffentlicht im japanischen Reichsanzeiger vom 30. März 1911.)

Die im Gesetz behandelte Angelegenheit war bisher im wesentlichen durch Verordnungen des Verkehrsministeriums über die Beaufsichtigung der

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:35 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Elektrizitätsunternehmungen geregelt. Diese enthielt jedoch keine Vorschriften für den Fall des Widerstreits der Interessen zwischen den Elektrizitätsunternehmungen einerseits und Einzelpersonen, öffentlichen Anlagen sowie anderen Elektrizitätsunternehmungen andererseits. Diese sind nunmehr in das vorstehende Gesetz aufgenommen worden.

Das Gesetz enthält 22 Paragraphen. Nach § 1 bezieht es sich auf Unternehmungen zur Abgabe von Elektrizität für den allgemeinen Bedarf und Unternehmungen, die Elektrizität als Betriebskraft für Eisen- und Kleinbahnen des allgemeinen Verkehrs benutzen. Im § 2 werden die Begriffe elektrische Anlagen und elektrische Leitungen festgestellt. Die §§ 3—5 regeln das Genehmigungs- und Aufsichtsrecht des Ministers. Nach § 6 kann der Minister im öffentlichen Interesse Verordnungen zur Einschränkung der Strompreise und zur Regelung anderer Lieferungsbedingungen erlassen. Die §§ 7—16 treffen Bestimmung für Fälle des vorerwähnten Widerstreits der Interessen. Die letzten Paragraphen enthalten Strafvorschriften. Nach den Schlußbestimmungen — Übergangsvorschriften — soll der Tag des Inkrafttretens des Gesetzes durch eine Kaiserliche Verordnung festgesetzt werden.

Generated on 2019-07-31 13:35 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Bücherschau.

Besprechungen.

Pratt, Edwin, A. Railways and Nationalisation. London 1911. The Railway Gazette, Queen Anne's Chambers, Westminster.

Die Verstaatlichung der englischen Eisenbahnen ist, seitdem durch die Railways Regulation Act vom Jahre 1844 die Bedingungen für den Rückkauf aller seit dem Zustandekommen dieses Gesetzes konzessionierten Eisenbahnen gesetzlich festgelegt sind, immer wieder von neuem Gegenstand öffentlicher Erörterung in England gewesen. Diese Erörterungen haben, je nach den politischen und wirtschaftlichen Zeitverhältnissen, bald engere, bald weitere Kreise gezogen; zurzeit steht die Frage wiederum im Vordergrund des öffentlichen Interesses. Die Ursache hiervon ist eine doppelte, auf der einen Seite das gerade in den letzten Jahren immer deutlicher hervortretende Bestreben der großen Eisenbahngesellschaften, sich zu verschmelzen oder doch wenigstens zur Ausschaltung des Wettbewerbs zusammenzuschließen, auf der anderen Seite die immer mächtiger werdende Organition der Eisenbahnarbeiter und -angestellten mit ihren durch den Streik von 1911 besonders deutlich vor Augen geführten wirtschaftlichen Gefahren.

Das Pratt'sche Buch verdankt diesen Tagesereignissen sein Entstehen und soll, wie es in der Vorrede heißt, ein Führer für alle die sein, die sich über die Verstaatlichungsfrage mehr vom Standpunkt der praktischen Politik als von dem der schulmäßigen Nationalökonomie oder des theoretischen Sozialismus zu unterrichten gedenken. Der Verfasser ist ein Gegner des Staatsbahnsystems und verficht auf den 445 Seiten seines Buches diesen Standpunkt in der Weise, daß er die Erfahrungen schildert, die andere Völker mit ihren Staatseisenbahnen gemacht haben, und unter Anwendung dieser Erfahrungen auf englische Verhältnisse die Schlüsse zieht, die ihn zu seiner Ansicht geführt haben. Das Buch ist leicht und faßlich geschrieben und vermeidet seiner Zweckbestimmung ent-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:35 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

sprechend lange wissenschaftliche Untersuchungen. Aber der Leser — namentlich der ausländische Leser — wird mit mir den Eindruck gewinnen, daß man an vielen Stellen des Buches zu viel von ausländischen Eisenbahnen und an manchen Stellen zu wenig von englischen Verhältnissen erfährt. Wenn Verfasser mit Recht an die Spitze seiner Ausführungen (Seite 10) stellt, daß die Zweckmäßigkeit einer Eisenbahnverstaatlichung in erster Linie von den wirtschaftlichen und politischen Verhältnissen des eigenen Landes abhänge, so haben lange Schilderungen kolonialer Eisenbahnverhältnisse in Australien und Afrika, wo weite Länderstrecken durch Staatseisenbahnen für die Kultur erschlossen worden sind, doch offensichtlich gar keine Bedeutung für englische Eisenbahnverhältnisse. Verstärkt wird dieser Eindruck, der namentlich im ersten Teile des Buches vorherrscht, dadurch, daß Pratt es liebt, seine Darstellung durch zahlreiche wörtliche Zitate aus anderen Büchern, Zeitschriften, Zeitungen, Parlamentsreden, Handelskammerberichten u. dergl. zu beleben, die häufig gar nicht auf die Frage der Verstaatlichung zugespitzt sind. Manchmal geht seine Schilderung geradezu in das Feuilletonistische über, wie z. B. bei der Beschreibung der Streiks in Ungarn und Holland (Seite 157 ff.) oder der Grunderwerbsverhandlungen beim Bau englischer Eisenbahnen (Seite 207 ff.).

Auch insofern ist das Pratt'sche Buch nicht frei von Unebenheiten, als hin und wieder die Begründung der vorgetragenen Ansichten eine sorgfältigere sein könnte. So genügt es z. B. doch nicht zum Beweis dafür, daß die Betriebssicherheit auf Privatbahnen ebenso hoch sei wie auf Staatsbahnen, lediglich einen Artikel der Times über Eisenbahnunfälle in Belgien zu bringen (Seite 179), oder bei der Schilderung der finanziellen Folgen die Ersparnisse aus dem Fortfall des Railway Clearing House mit der allgemeinen Angabe abzutun, daß ihnen Mehrausgaben auf anderem Gebiete gegenüberstehen (Seite 321). In anderen Abschnitten hingegen begegnen wir wiederum einer außerordentlich sorgfältigen Darstellung, so namentlich in den vorzüglich gelungenen Kapiteln XIV und XV, die sich mit irischen Eisenbahnverhältnissen und mit einem Vergleich der irischen und dänischen Landwirtschaft beschäftigen.

Im großen und ganzen wird der Leser den Eindruck gewinnen, daß die finanziellen und wirtschaftlichen Bedenken, die Pratt erhebt, so wichtig sie an und für sich sind, zurücktreten gegen das, was er in politischer und sozialpolitischer Hinsicht vorbringt. Gewiß ist es wichtig, ob die Verstaatlichung zu einem angemessenen Preise möglich wäre, obgleich die Haupteisenbahnlinien vor 1844 gebaut sind und daher nicht unter die Railways Regulation Act fallen; gewiß ist es von erheblicher Bedeutung, ob die Verstaatlichung zu einer großen Schwerfälligkeit bei der Weiterbildung der Tarife und der Fortfall des Wettbewerbs der Eisenbahngesellschaften zu einem

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:35 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Hervortreten fiskalischer Gesichtspunkte führen würde oder nicht. Das wichtigste ist und bleibt aber die Frage, ob der englische Staat im Falle einer allgemeinen Eisenbahnverstaatlichung stark genug wäre, um schädliche parlamentarische Einflüsse auf die Staatsverwaltung auszuschalten und die Macht der großen Arbeiterorganisationen zu brechen. Pratt verneint diese Frage und sieht das Heil der Zukunft in Bündnissen und Vereinbarungen der Eisenbahnverwaltungen untereinander, durch die unnötiger Wettbewerb ausgeschaltet und die Eisenbahngesellschaften in den Stand gesetzt werden, dem aus dem Steigen der Löhne und Materialpreise hervorgehenden wachsenden Geldbedürfnis ohne Tariferhöhung und ohne Schädigung der Aktionäre gerecht zu werden.

Pratt beschäftigt sich natürlich auch mit den deutschen, insbesondere den preußischen Eisenbahnverhältnissen. Dabei sind ihm die guten finanziellen Ergebnisse der preußischen Eisenbahnverwaltung, auf die sich die Anhänger der Verstaatlichung in England in erster Linie berufen, höchst unbequem, und er sucht die hierauf fußenden Beweisgründe seiner Gegner dadurch zu entkräften, daß er die preußische Staatsbahn als eine ausschließlich nach fiskalischen Grundsätzen arbeitende, die Interessen von Handel und Industrie nicht genügend berücksichtigende Verwaltung bezeichnet. Was er hier vorbringt, ist zum Teil offensichtlich parteiisch gefärbt, so insbesondere der wörtlich abgedruckte Brief eines Reisenden an den Daily Telegraph, der anscheinend von einem Manne herrührt, dem irgend ein Ärger auf der Eisenbahn in Deutschland widerfahren ist (Seite 247). Die billigeren Gütertarife in Deutschland sind für Pratt ausschließlich eine Folge des Wettbewerbs mit Wasserstraßen und anderen Eisenbahnverwaltungen. (Kapitel X und XI.) Änderungen des Tarifs erfordern eine nach seiner Ansicht äußerst schwerfällige Vorberatung in den Bezirkseisenbahnräten und im Landeseisenbahnrat (Seite 194). Von der segensreichen Tätigkeit der ständigen Tarifkommission und der innigen Fühlung zwischen Eisenbahnverwaltung und Interessenten, die hierdurch hergestellt ist, hat Pratt offenbar noch nichts gehört. Als Hauptkennzeichen eines ungesunden Fiskalismus bezeichnet er ferner den nicht rechtzeitigen weiteren Ausbau des Eisenbahnnetzes und den Wagenmangel (Seite 108 ff.). Für das erstere bleibt er die Beispiele anzuführen schuldig und wird sich daher einen Hinweis auf die Bahnhofsverhältnisse in Portsmouth gefallen lassen müssen, die, wie zahlreiche andere Beispiele, beweisen, daß derartige Dinge unter dem Privatbahnsystem gerade so vorkommen, wie unter dem Staatsbahnsystem. Hinsichtlich des Wagenmangels darf aber füglich bezweifelt werden, ob Privatbahnen den wechselnden Konjunkturen der Großindustrie und den aus dem zeitweiligen Versagen der Wasserstraßen herrührenden plötzlichen Verkehrsbedürfnissen in besserer Weise gerecht werden würden,

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:35 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

als der Deutsche Staatsbahnwagenverband. Es wäre zu wünschen, daß ein so belesener Fachschriftsteller wie Pratt die Zeit finden möge, sich eingehender als bisher mit deutschen Verhältnissen zu beschäftigen, damit einerseits schiefe Urteile künftig tunlichst vermieden werden und andererseits dem deutschen Fachmann Gelegenheit gegeben wird, aus der Beurteilung ausländischer Sachverständiger neue Anregung und Belehrung zu schöpfen. *Renaud.*

Alberty, M., Dr. ing., Regierungsbaumeister: Der Übergang zum Staatsbahnsystem in Preußen, seine Begründung, seine Durchführung und seine Folgen. Eine wirtschaftspolitische Untersuchung. Mit 11 Kurven und 16 Tabellen im Text. 345 S. 8° und 8 Anlagen. Jena 1911. Gustav Fischer. Preis 8 ℳ.

In der vorliegenden Arbeit folgt auf eine ganz kurze Vorgeschichte der preußischen Eisenbahnpolitik eine, meist aus Auszügen aus den Parlamentsdrucksachen und den Landtagsverhandlungen bestehende Darstellung der Verstaatlichungsvorgänge bis zum Jahre 1880/81. Sodann werden die Gründe für und gegen die Verstaatlichung, wiederum unter fast ausschließlicher Benutzung des Landtagsmaterials, zusammengestellt. Bei Aufzählung der Gründe gegen das Staatsbahnsystem bringt der Verfasser u. A. auch Auszüge aus der Flugschriftenliteratur der 70 er und 80 er Jahre des vorigen Jahrhunderts, z. B. den Schriften von M. M. v. Weber, v. Unruh, Böhmert usw., Erzeugnissen des Tages, die zu wiederholen, geschweige denn zu widerlegen sich heute doch wohl kaum noch verlohnt. Von ernsten wissenschaftlichen Schriften hat er Sax gelesen, was die Aufführung einzelner Stellen aus dessen Verkehrsmitteln beweist. Die Arbeiten von Otto Michaelis, von Al. Dorn (Konkurrenz auf der Schiene) u. a., in denen der Standpunkt der Privatbahnpolitiker mit gediegener Gründlichkeit behandelt wird, und deren Kritik nicht so ganz einfach ist, werden nicht erwähnt und scheinen dem Verfasser nicht bekannt zu sein. — Dann kommen die Folgen der Verstaatlichung. Wiederum meist Auszüge, diesmal hauptsächlich aus neueren Schriften: Huber, Auf dem Wege zur Eisenbahngemeinschaft, den in den letzten Jahren veröffentlichten Aufsätzen über die preußisch-hessische Gemeinschaft und den Eisenbahnetat, dem Buch von Kirchhoff über Eisenbahn- und Staatsfinanzen, Abhandlungen im Archiv, der Denkschrift über die ersten 25 Jahre der Tätigkeit des Landeseisenbahnrats usw. Überall nichts als lose Zusammenstellungen, ganz vereinzelt einmal eine eigene Ansicht des Verfassers. Von solchen Ansichten nur eine Probe: S. 314 sagt der Verfasser folgendes: „Man darf behaupten, daß es von der Technik

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:35 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

zum großen, wenn nicht größten Teil abhängig war, ob die Hoffnungen oder die Befürchtungen, die anläßlich der Verstaatlichung laut wurden, in Erfüllung gehen sollten.“ Das soll bewiesen werden durch Aufzählung der Fortschritte, die in Preußen seit Einführung des Staatsbahnsystems im Lokomotivbau, im Oberbau, im Sicherungswesen gemacht worden sind. Ja, sind denn derartige Fortschritte nicht auch in den Vereinigten Staaten von Amerika, in England gemacht worden, den Ländern des reinen Privatbahnsystems? Oder wollte der Verfasser mit seiner kühnen Behauptung nur sagen, daß die Staatsbahnen in dieser Beziehung den Privatbahnen ebenbürtig geblieben sind? Das wurde s. Z. von einzelnen Gegnern der Staatsbahnpolitik bezweifelt und diese Zweifel haben sich allerdings als unbegründet erwiesen. Der Erfolg der Verstaatlichung aber war davon abhängig, ob Preußen imstande war, ein so gewaltiges Netz zu verwalten und zu betreiben, eine gesunde Verkehrs- und Finanzpolitik zu befolgen, das große Heer der Beamten und Arbeiter auszubilden, zweckmäßig zu beschäftigen und ihm eine befriedigende soziale Stellung zu schaffen und zu erhalten. Diesen Aufgaben, die man kaum technische nennen kann, hat sich die Staatseisenbahnverwaltung gewachsen gezeigt, und hierdurch sind die glänzenden Erfolge der Verstaatlichung herbeigeführt worden.

Ich kann einem Buch, das im wesentlichen aus bunt durcheinander geworfenen Auszügen aus den Quellen und einzelnen Büchern besteht, nur recht geringen Wert beimessen. Dazu kommt, daß der Verfasser sehr flüchtig gearbeitet hat. Das beweist die große Anzahl von Ungenauigkeiten und Unrichtigkeiten, die sich in dem Buche finden, und von denen ich nur ganz wenige herausgreife: S. 1. Braunschweig und Baden sollen 1833 den Bau von Staatsbahnen begonnen haben! Es muß heißen 1838. S. 3 Anm. 2 und S. 4 Anm. wird als Verfasser zweier im Jahre 1881 und 1880 im Archiv anonym erschienener Aufsätze „Fleck“ genannt. Wie kommt Dr. Alberty dazu? Beide Aufsätze sind nicht von Fleck geschrieben. S. 5, Anm. 2 schreibt der Verfasser eine Stelle aus Lotz ab, aber nicht einmal vollständig und richtig. Lotz sagt richtig: „13 Millionen Taler“, Dr. Alberty 29 Mill. Mark, während 13 Millionen Taler doch wohl 39 Millionen Mark sind. Bei der Quelle (Schreiber, die preußischen Eisenbahnen und ihr Verhältnis zum Staate), die Lotz richtig und vollständig anführt, vergißt Dr. Alberty die Seitenzahlen mit abzudrucken. Nun hat aber auch Lotz diese Quelle, die den Sachverhalt richtig darstellt, entweder nicht ordentlich gelesen oder auch nicht verstanden. Die Regierung hat in dem Vertrage mit der Cöln-Mindener Eisenbahn vom 10. August 1865, genehmigt durch Erlaß vom 13. September 1865 (G.-S. S. 957), nicht, wie Lotz und nach ihm Alberty sagt, auf das Recht verzichtet, die Cöln-Mindener Aktien zum Nennwerte

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:35 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

zu erwerben, sondern darauf, die in ihrem Besitz befindlichen Aktien zum Nennwerte zu tilgen; das ist aber nur eine Bestimmung des Vertrags, in dem noch eine Reihe anderer, rein finanzieller Abmachungen sich befinden, die m. E. mit Eisenbahnpolitik nichts zu tun haben. Lotz verwechselt vermutlich diesen Vorgang mit dem etwa ein Jahr später, bei Beginn des 66er Krieges erfolgten Verkauf der Cöln-Mindener Aktien, wodurch der Minister von der Heydt das für die Kriegführung nötige Geld schaffte. — Das Werk von Poschinger, auf das Alberty zuweilen Bezug nimmt, wird überall als „Dokumente“ zur Geschichte der Wirtschaftspolitik angeführt. Der Titel lautet: Aktenstücke usw. Dokumente nennt Poschinger ein anderes seiner Bismarck-Werke. S. 14, Anm. 1.: Das, was Alberty im Text behauptet, steht nicht in der von ihm angezogenen Stelle von Bismarcks Gedanken und Erinnerungen. S. 125 Anm. wiederum ein falsches Zitat. Der Verfasser meint wohl eine, an anderer Stelle angezogene Abhandlung von mir, die in Schmollers Jahrbüchern steht. S. 110: es ist unrichtig, daß die wirtschaftlichen Beiräte über Betriebs- und Polizeivorschriften zu beraten haben. S. 137, Anm. 1 wird die Zahl der Bezirkseisenbahnräte unrichtig angegeben. S. 138, Anm. 2 scheint der Verfasser den Finanzminister Otto Camphausen mit dem viel älteren Ludolf Camphausen zu verwechseln. An der von ihm angezogenen Stelle der Biographie von Ludolf Camphausen spricht dieser von seinen eisenbahnpolitischen Anschauungen und erwähnt kurz darauf das Verhältnis seines Verwandten, Otto Camphausen, zu Bismarck. S. 151: Welchen Staatsbahnen hat wohl die Berlin-Lehrter Eisenbahn Konkurrenz gemacht? S. 245 sind die eisenbahnpolitischen Taten des damaligen bayerischen Ministerpräsidenten Fürsten Hohenlohe gänzlich mißverstanden. Der Zweck der von diesem damals eingeleiteten Schritte war, durch eine Eisenbahngemeinschaft ein innigeres wirtschaftliches Verhältnis zwischen dem Norddeutschen Bund und den süddeutschen Staaten herbeizuführen.

Das Buch ist eine von der Technischen Hochschule zu Aachen (Abteilung für allgemeine Wissenschaften) zur Erlangung der Würde eines Doktor-Ingenieurs angenommene Dissertation. Die Ansprüche dieser Abteilung an eine Dissertation sind anscheinend keine übermäßig hohen. Von der Beherrschung der Ingenieurwissenschaften (Doktor-Ingenieur) findet sich darin kaum eine Spur. Denn die aus bekannten Quellen zusammengestellten Angaben über die technischen Leistungen der preußischen Staatsbahnen nach der Verstaatlichung können doch wohl kaum als eine ingenieurwissenschaftliche Arbeit betrachtet werden. M. E. ist aber das ganze Thema viel zu schwer für eine Doktorarbeit. Wer diesen Stoff behandelt, muß gründlichere Kenntnisse auf dem Gebiete der Staats- und Volkswirtschaft

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:35 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

besitzen, und die erwirbt man nicht durch den Besuch von einigen Vorlesungen und die Lektüre von ein paar Büchern. Außerdem läßt die Art der Darstellung mancherlei zu wünschen übrig. Dies scheint der Verfasser nicht zu empfinden. Sonst hätte er gewiß seine Arbeit nicht auch im Buchhandel veröffentlicht und sie damit der Beurteilung weiterer Kreise außerhalb der technischen Hochschulen ausgesetzt. Die mehr und mehr gerade bei den jungen Doktor-Ingenieuren sich ausbreitende Übung, ihre Erstlingswerke durch den Buchhandel zu verbreiten, kann ich überhaupt nicht billigen. Der Büchermarkt wird dadurch nur in ganz vereinzelten Fällen bereichert. *A. v. d. L.*

Ferroni, Dr. Ferruccio. Un organismo ferroviario moderno. Le ferrovie di Stato svizzere. 1903—1910. Bologna, Verlag von Nicola Zanichelli.

In der gegenwärtigen Zeit, wo der italienische Staat sich anschickt, die Verwaltung seiner Eisenbahnen neu zu organisieren[1]), hat diese Studie eines Italieners über die Schweizerischen Bundesbahnen und ihre Organisation erhöhte Bedeutung, wenn der Verfasser es auch unterläßt, Vergleiche mit den italienischen Verhältnissen anzustellen und Folgerungen daraus zu ziehen.

Es ergibt sich aus der Einleitung, daß er diese Nutzanwendung nur hinausschiebt, weil er vorher noch eingehende Studien über andere große Staatsbahnverwaltungen anstellen will. Aber auch in dieser ersten Studie hält Dr. Ferroni mit seinen Ansichten nicht zurück. Er schildert nicht nur die bestehenden Verhältnisse, sondern hebt ohne Scheu ihre Vorzüge und Mängel kritisch hervor.

Seine Untersuchungen verteilt er auf sechs Kapitel: Geschichtliche Einleitung — Finanzgebarung der Bundesbahnen — Politisch-administrative Organisiation — Die Bundesbahnen und ihre Stellung im Verwaltungsorganismus — Organisation der einzelnen Dienstzweige; rechtliche Gesichtspunkte — Eisenbahnpolitik.

Mit einer Gründlichkeit, die einem Ausländer besonders erschwert wird, und die ihm daher alle Ehre macht, hat der Verfasser die Organisation der Bundesbahnen und ihrer einzelnen Verwaltungszweige studiert und die Ergebnisse unter Hinzufügung vieler Belegstücke und reichen Zahlenmaterials zur Darstellung gebracht. Gewisse Längen sind dabei nicht immer zu vermeiden gewesen. In der richtigen Erkenntnis, daß er dem Leser Gelegenheit geben müsse, die wichtigsten Teile des Werkes ohne genaues Studium der

---

[1]) Archiv für Eisenbahnwesen 1911, S. 629 ff.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:38 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Einzelheiten kennen zu lernen, hat er aber jedes Kapitel mit einer kurzen Zusammenfassung seines Inhalts (Conclusioni) beschlossen, in die er auch eine Kritik der besprochenen Verhältnisse einflicht.

Diese Kritik fällt theoretisch nicht allzu günstig aus. So findet er z. B., daß die finanzielle Unabhängigkeit der Bundesbahnen, die beim Rückkauf zum Prinzip erhoben worden sei, in der Praxis allzu sehr beschnitten sei; er befürwortet die Abänderung des Komptabilitätsgesetzes von 1896, das noch auf die Verhältnisse der Privatbahnen zugeschnitten sei. Er verurteilt die gegenwärtige Organisation der Verwaltung, die er ein System der beschränkten (frenata = gezügelt, gebremst) Autonomie nennt. Durch die Doppelinstanz der Generaldirektion und des Eisenbahndepartements des Bundesrats, die beide nacheinander die gleichen Fragen zu prüfen und zu entscheiden hätten, werde Doppelarbeit geleistet und seien Konflikte uuvermeidbar. Dem Verwaltungsrat sei jede Existenzberechtigung abzusprechen; er sei dem Wunsche zu verdanken, ein Organ der alten Eisenbahngesellschaften nachzubilden.

Das System der Kreisdirektionen und ihren Geschäftsverkehr mit der Generaldirektion hält der Verfasser für verfehlt. Das kollegiale System innerhalb der Direktionen sei geeignet, Streitigkeiten und Rivalitäten herbeizuführen!

Für die Anstellung und Beförderung des Personals vermißt Ferroni feste Regeln; er verurteilt die durch die geltenden gesetzlichen Bestimmungen gegebene Möglichkeit, daß die Angestellten nach Ablauf einer mehrjährigen Wahlperiode ohne Entschädigung nicht wiedergewählt, d. h. entlassen werden. Dadurch werde die Begünstigung einzelner aus persönlichen Gründen ermöglicht und die Unabhängigkeit der Angestellten gefährdet.

Also: Verurteilung einer großen Zahl der wichtigsten organisatorischen Bestimmungen.

Gleichwohl klingt das Werk in einer warmen Anerkennung der mit der jetzigen Organisation erzielten Erfolge aus. Die schwerwiegendsten seiner Kritiken, am Schluß jedes Kapitels, werden nämlich praktisch dadurch wieder aufgehoben, daß er zugibt, daß sich die geschilderten Verhältnisse, trotz ihrer theoretischen Anfechtbarkeit, dank dem gesunden Sinn der schweizerischen Bevölkerung und der Tüchtigkeit und Ehrlichkeit der Beamtenschaft im großen und ganzen bewährt haben, und daß die zu erwartenden Mißstände tatsächlich nicht hervorgetreten sind.

Auch die Erfolge der Verstaatlichung beurteilt Ferroni äußerst günstig:

„Wer den außergewöhnlichen Aufschwung des Verkehrs in den letzten sieben Jahren, die heute endlich erreichte Pünktlichkeit und Genauigkeit des Betriebes, die Verbesserung des Betriebsmaterials, die Gehaltsauf-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:36 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

besserungen des Personals, die wachsende Zahl der lokalen und direkten Züge ins Auge faßt und mit alledem die Verhältnisse vergleicht, die auf denselben Linien unter der Herrschaft der Privatgesellschaften bestanden, der wird nicht leugnen können, daß tatsächlich ein Riesenschritt gemacht worden ist."

Auch für die Zukunft des schweizerischen Verkehrswesens hegt der Verfasser die besten Hoffnungen, trotz der gegenwärtigen mißlichen Lage der Finanzen der Bundesbahnen. Eine mäßige Erhöhung der Tarife hält er für durchaus gerechtfertigt, da die jetzigen nicht so hoch seien, daß man sie nicht mehr als eine gerechte Entschädigung für die Leistungen der Eisenbahn, sondern als eine Art von indirekten Steuern betrachten könnte.

Zum Schluß kann ich gegenüber den sehr anzuerkennenden Vorzügen des Werkes die Bemerkung nicht unterdrücken, daß der Verfasser, vor allem bei der historischen Einleitung, etwas mehr Sorgfalt auf die korrekte Schreibweise der angeführten geographischen Namen hätte verwenden sollen. Es geht denn doch etwas weit, wenn z. B. auf S. 6 nicht weniger als 14 Namen falsch angeführt werden. Ein Beispiel soll als Kuriosum mitgeteilt werden: Es wird die Bahn Herzogenbuchsee—Solothurn erwähnt. Aus „Herzogen" wird „Herzen" gemacht und aus der Endsilbe „see" wird gefolgert, daß es sich um einen See handelt. Wir finden demgemäß die Bahn unter der Bezeichnung: „Lago di Herzen—Solothurn", obwohl man einen solchen See auf der schweizerischen Landkarte vergebens suchen wird! *v. R.*

---

de Litwinski, Dr. Léon. La question de la situation financière des chemins de fer de l'État belge, Brüssel 1911, Goemaere, imprimeur du roi, 21 rue de la Limite.

Nach den belgischen Gesetzen vom 1. Mai 1834 und vom 12. April 1835 sollen die Königl. belgischen Staatseisenbahnen derart betrieben werden, daß dem Staate nach Abzug der Betriebs- und Unterhaltungskosten sowie der Beträge für Verzinsung und Tilgung der Anleihen Einnahmen aus dem Erträgnis der Eisenbahnen nicht mehr verbleiben. Darüber, ob dieses Ziel erreicht worden ist oder ob der Staat mit Verlust gearbeitet hat und wie die Aussichten für die Zukunft sein werden, gehen die Meinungen der belgischen Staatsmänner und volkswirtschaftlichen Schriftsteller weit auseinander. Während die einen, darunter namentlich der Abgeordnete Renkin, schon die jetzige Finanzlage recht ungünstig beurteilen und weiterhin hohe Fehlerträgnisse voraussagen, halten andere die ganze Lage teils für eine durchaus befriedigende, teils wenigstens für eine solche, die zu Besorgnissen keinen Anlaß bietet. Verfasser gehört nicht zu den Pessimisten; vielmehr nimmt

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:36 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

er, gleich dem ehemaligen Eisenbahnminister Liebaert, mehr eine mittlere Stellung ein, ohne freilich seine persönliche Ansicht scharf hervortreten zu lassen. Das letztere rührt daher, daß Verfasser, wie er sich ausdrückt, nicht la situation financière en elle-même, sondern la question de la situation financière des chemins de fer behandeln, d. h. ohne zur Finanzfrage selbst Stellung zu nehmen, lediglich die Umstände darlegen will, durch die solche auffallenden Meinungsverschiedenheiten möglich geworden sind.

Diese Darlegungen sind gewandt und gefällig geschrieben ; es gilt das insbesondere von den Abschnitten des Buches, in denen ausgeführt wird, daß zur vollständigen Beurteilung der finanziellen Lage eines großen Eisenbahnunternehmens die Beurteilung mancher Dinge gehört, die sich zahlenmäßig nicht fassen lassen. Dahin gehören die Fragen nach dem Zeitwert des Bahnnetzes, nach der Angemessenheit der Abschreibungen, nach der Schnelligkeit der Amortisation (in Belgien 90 Jahre) und dergl. Dahin zählt Verfasser ferner das, was er eine Prüfung der productivité indirecte du railway nennt, d. h. eine Prüfung der Vorteile, die dem Staat dadurch, daß er zugleich Eisenbahnen betreibt, auf anderen Gebieten (z. B. durch freie oder ermäßigte Beförderung von Staatsgut, von Militärpersonen, Beamten, durch Erhöhung der Steuerkraft, Vermehrung des Umsatzes und dergl.) erwachsen.

Bei Erörterung dieser letzteren Vorteile geht Verfasser allerdings sehr weit und läßt außer acht, daß viele dieser Vorteile auch beim Privatbahnbetrieb vermöge der Lasten in den Konzessionsurkunden dem Staate zu Teil werden. Auch wird man dem Verfasser darin kaum Recht geben können, wenn er von den belgischen Staatseisenbahnen fordert, sie möchten ihren Jahresbericht künftig in zwei Teile zerlegen, einen rechnungsmäßigen nach den Regeln und Grundsätzen de ce qu'on appelle une bonne comptabilité und einen anderen inspiré par les aquisitions de la science économique et financière, in den alles das aufgenommen wird, was neben den Zahlenangaben zur Beurteilung der Finanzlage erforderlich ist. Dieser sogenannte zweite Teil müßte aus wissenschaftlichen Aufsätzen bestehen, deren Inhalt über den Rahmen eines Verwaltungsberichtes hinausgeht.

Mit den Verhältnissen auf außerbelgischen Bahnen beschäftigt sich das Buch nur wenig. Hin und wieder werden die preußischen Staatseisenbahnen zum Vergleiche herangezogen. Merkwürdig ist, daß Verfasser, um zu beweisen, daß die belgischen Staatsbahnen die billigsten in Europa sind, sich auf eine Vergleichung der Personentarife beschränkt und hierbei das Bestehen der vierten Klasse in Deutschland verschweigt. (Seite 94/95.) Da wäre es doch richtiger gewesen, diese Vergleichung überhaupt zu unterlassen. *Renaud.*

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:37 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Seitier, Joseph. Directeur de l'office des transports des chambres de commerce de l'Ouest de la France. Droits et obligations du public et des compagnies en fait de transport des bagages, des colis à la main et des bagages non accompagnés. Paris 1911, Georges Crès et Cie, 3 et 3 bis Place de la Sorbonne.

Das Buch enthält eine Darstellung des französischen Gepäckrechtes sowie der Gepäcktarife der französischen Eisenbahnen und mag für den Tarifbeamten recht nützlich sein. Einen wissenschaftlichen Wert besitzt das Buch nicht; auch leidet die Darstellung vielfach darunter, daß die Disposition zu weit gegliedert und der Verfasser infolgedessen genötigt ist, zahlreiche Verweisungen auf andere Stellen in den Text einzuflechten.

Das französische Verkehrsrecht ist, ebenso wie auf anderen Gebieten, auch auf dem Gebiete der Gepäckbeförderung nicht so entwickelt, wie das deutsche. So sind z. B. die Fragen, wann ein Gepäckstück als verloren zu gelten hat, sowie wann eine Lieferfristüberschreitung vorliegt und welche Entschädigung im Falle einer solchen zu gewähren ist, ausschließlich der Rechtsprechung überlassen (vgl. Seite 103 u. 104). Von Interesse ist ferner das Vorhandensein eines Ausnahmetarifes für Wertgegenstände (finances, valeurs, objets d'art), die der Reisende mit sich in einem besonderen Abteil I. oder II. Klasse befördert (Seite 148 ff.), sowie das Vorhandensein zahlreicher, meist mit bestimmten Fahrkartenarten verknüpften sonstigen Ausnahmetarife, durch die die Grundsätze des tarif général über die Beschaffenheit der als Gepäck zuzulassenden Gegenstände, über das Freigewicht, die Wertangabe, die Abfertigungsweise, die Haftung der Eisenbahnen usw., vielfach durchbrochen werden. (Titel I, Kapitel II, Seite 115 ff.) Lebhafte Bedenken bei jedem Eisenbahnfachmann wird es erregen, daß Verfasser, anstatt eine tunlichste Vereinfachung und Vereinheitlichung der Gepäcktarife zu empfehlen, die Schaffung eines weiteren, besonders billigen Ausnahmetarifs für Handlungsreisende (Seite 111) fordert.

In Titel V wird die Gepäckbeförderung in einigen anderen europäischen Staaten, darunter Deutschland, sowie im internationalen Verkehre dargestellt. Der Verfasser beschränkt sich hier, soweit er die internen Verhältnisse anderer Staaten behandelt, auf eine skizzenhafte und daher unvollständige, teilweise sogar unrichtige Darstellung der Gepäcktarife dieser Länder. Deutschland ist, von dem Abdruck einer deutschen Gepäckfrachttafel abgesehen, etwas mehr als eine Seite gewidmet. Es ist dort z. B. angegeben, daß les objets, qu'on ne peut pas conserver avec soi dans les compartiments, von der Gepäckbeförderung ausgeschlossen seien, eine Behauptung, die sich wohl auf § 29 E. V. O. beziehen soll, der aber einen ganz anderen Sinn hat. Es ist dort ferner angegeben, daß ein Gepäckstück als von der Bahn nicht

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:37 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

übernommen gelte, si exceptionellement un bagage est transporté sans être enregistré, während doch § 32, Abs. (6) E. V. O. die Vorschrift enthält, daß das Gepäck auch in diesem Falle mit dem Zeitpunkt der Annahme als zur Beförderung übernommen gilt. In dem einzigen Beispiel, das zur Erläuterung der Frachttafel in den Text aufgenommen ist, werden Franken und Mark miteinander verwechselt.

Der den internationalen Verkehr betreffende Abschnitt enthält, abgesehen von einer kurzen historischen Einleitung und einigen wertlosen kritischen Bemerkungen, weiter nichts als eine wörtliche Wiedergabe der auf den Gepäckverkehr bezüglichen Teile des vom Zentralamt für den internationalen Eisenbahntransport ausgearbeiteten Entwurfs zu einem internationalen Übereinkommen über den Transport von Personen und Reisegepäck. Dieser Entwurf ist auf der internationalen Konferenz in Bern im Frühjahr 1911 vollständig umgearbeitet worden, und es darf ganz allgemein wohl der Hoffnung Ausdruck gegeben werden, daß dieses „Internationale Übereinkommen über die Beförderung von Personen und Reisegepäck" den Anstoß dazu geben möge, auch für den inneren Verkehr der Vertragsstaaten zwar nicht die Gepäcktarife, aber doch das Gepäckrecht immer geleichmäßiger zu gestalten. *Renaud.*

Schau, A., Königl. Baugewerkschuldirektor und Regierungsbaumeister, Essen-Ruhr. Der Eisenbahnbau, Leitfaden für den Unterricht an den Tiefbauabteilungen der Baugewerkschulen und verwandten technischen Lehranstalten. Leipzig und Berlin 1911. B. G. Teubner. I. und II. Teil. Zweite verbesserte Auflage. X S. 1—212 und 1—142 in gr. 8 ^{0} mit 307 Abb. im Text. Preis kartonniert zus. 6,40 *M*.

Die erste Auflage des Buches ist im Archiv 1908 S. 792 ausführlich besprochen worden. In der neuen Auflage sind die dort gerügten Mängel zum größten Teil beseitigt, zahlreiche neue Abbildungen sind hinzugefügt, auch ist der Inhalt den inzwischen eingetretenen Abänderungen entsprechend ergänzt worden. Die Zusammenstellung der Weichengrundmasse in Bd. II, S. 25, enthält anscheinend infolge eines Druckfehlers für die einfachen Weichen 1 : 9 und 1 : 10 unrichtige Werte. Die neue Form der Streckenblockung eingleisiger Bahnen hätte wohl eine eingehendere Behandlung verdient. Das Buch dürfte beim Unterricht an Baugewerkschulen vortreffliche Dienste leisten. — *d* —

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:38 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Stein, Franz, Ingenieur. Zusammenstellung der elektrisch betriebenen Haupt-, Neben- und nebenbahnähnlichen Kleinbahnen Europas nach dem Stande Mitte 1911. Sonderabdruck aus der Elektrotechnischen Zeitschrift 1911. Julius Springer, Berlin. Preis br. ℳ 3,60.

In der Arbeit sind übersichtliche Angaben über Länge, System und Querschnitt der Fahrleitung, Spannung des Betriebsstroms, Zahl und Bauart der Lokomotiven und Wagen, Leistungsfähigkeit der Lokomotiven usw. gemacht. Bedauerlicherweise sind die Angaben weder überall zutreffend, noch vollständig. So ist z. B. bei den preußischen Staatseisenbahnen die Strecke Niederschöneweide—Spindlersfeld behandelt, die schon seit langer Zeit wieder mit Dampflokomotiven betrieben wird, und beim Akkumulatorenbetrieb (S. 8 lfd. Nr. 17) der unrichtige Vermerk gemacht, „auf Nebenbahnen verkehrend", während überwiegend Hauptbahnen in Betracht kommen. Ferner enthält die Zusammenstellung mehrere preußische Kleinbahnen, die nicht als nebenbahnähnliche Kleinbahnen, sondern als Straßenbahnen gelten, wogegen zahlreiche nebenbahnähnliche Kleinbahnen Preußens unberücksichtigt geblieben sind. Unter diesen Umständen hat die Arbeit leider nicht den Wert, den sie bei zutreffender Wiedergabe der tatsächlichen Verhältnisse haben könnte. *Md.*

---

von Bitter, Dr., Wirklicher Geheimrat, Präsident des Oberverwaltungsgerichts. Handwörterbuch der preußischen Verwaltung. 2. Auflage. Leipzig 1911. Roßbergsche Verlagsbuchhandlung. 2 Bd. 1145 und 1051 S. groß 8°.

Die erste Auflage des Bitterschen Handwörterbuchs, die wir auch im Archiv (Jahrgang 1906 S. 1350) angezeigt haben, ist vom Juli 1906, die zweite vom Mai 1911 datiert. Es ist eine bei uns seltene Erscheinung, daß ein für den praktischen Gebrauch bestimmtes umfangreiches und schon aus diesem Grunde kostspieliges Sammelwerk in einem Zeitraum von fünf Jahren eine zweite Auflage erlebt. Das Werk hat damit den Beweis geliefert, daß es seinen Zweck erfüllt hat, „den in der Verwaltung beschäftigten Beamten und Laien ein brauchbares und nützliches Hilfsmittel für ihre Tätigkeit an die Hand zu geben". In der Tat, wer sich über irgend eine Seite der Verwaltung unterrichten will, findet in dem Handwörterbuch eine gründliche und so erschöpfende Auskunft, daß er gewöhnlich andere Hilfsmittel entbehren kann. Aber auch für eingehendere Studien finden sich ausreichende Nachweise über Gesetzgebung, Rechtsprechung, Literatur, die das tiefere Eindringen in den Gegenstand erleichtern.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:37 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die zweite Auflage ist bis auf die unmittelbare Gegenwart fortgesetzt. Ihre bewährte Anordnung ist unverändert geblieben und auch der Stamm der Mitarbeiter, meist höhere Verwaltungs- und Justizbeamte, ist im wesentlichen derselbe, wie bei der ersten Auflage. Der von einzelnen Kritikern der ersten Auflage geäußerte Wunsch, die Judikatur eingehender zu berücksichtigen und auch die wichtigeren Erscheinungen der Literatur aufzunehmen, ist erfüllt und das Werk hat dadurch an Wert noch gewonnen.

Das Handwörterbuch wird besonders auch den Eisenbahnbeamten die besten Dienste leisten. Die Eisenbahnverwaltung selbst ist voll berücksichtigt. Von besonderem Wert ist es aber, daß der Eisenbahnbeamte sich über alle die Zweige der Staatsverwaltung, mit denen er bei seiner Tätigkeit so oft in nahe Berührung zu treten hat, in dem Handwörterbuch Rat holen kann, und daß durch dessen Benutzung ihm die Arbeit oft recht wesentlich erleichtert wird.

Auch diese zweite Auflage kann daher nur angelegentlichst empfohlen werden. *v. d. L.*

ÜBERSICHT

der

neuesten Hauptwerke über Eisenbahnwesen und aus verwandten Gebieten.

Bader, Dr. phil., Dr.-Ing., Regierungsbaumeister. Vortrieb und Ausbolzung von Gebirgstunneln. Berlin 1911.

Eger, Dr. jur. Georg, Geheimer Regierungsrat. Das Gesetz über die Enteignung vom Grundeigentum vom 11. Juni 1874. 2. Band. 3. Auflage. Breslau 1911.

Enzyklopädie des Eisenbahnwesens. Herausgegeben von Dr. Freiherr v. Röll, Sektionschef im k. k. österreichischen Eisenbahnministerium, in Verbindung mit zahlreichen Eisenbahnfachmännern. 2. Auflage. 3. u. 4. Lieferung. Berlin—Wien 1911.

Hennig, Dr. **Richard.** Deutschlands Anteil am Weltverkehr. Berlin 1911.

Kayser, O., Dr.-Ing., Direktor der städtischen Vorortbahnen zu Cöln. Die belgischen Kleinbahnen. Berlin 1911.

Kirchhoff, Hermann, Dr. jur. h. c., Wirklicher Geheimer Rat. Die deutsche Eisenbahngemeinschaft. Eine eisenbahnpolitische Studie. Stuttgart und Berlin 1911.

Kröhnkes Taschenbuch zum Abstecken von Kurven auf Eisenbahn- und Wegelinien. 15. Auflage. Bearbeitet von R. Seifert, Reg.-Baumeister. Leipzig und Berlin 1911.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:37 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Ludwig, Professor Dr. **Karl.** Grundriß der Verkehrsgeographie, deren Geschichte und Statistik mit besonderer Berücksichtigung des Eisenbahnwesens. Wien 1911.

Ortner, Hans. Leitfaden für den Unterricht über das Materialwesen der Eisenbahnen unter besonderer Berücksichtigung der k. k. österreichischen Staatsbahnen. Wien 1911.

Petersen, Richard. Die Verkehrsaufgaben des Verbandes Groß-Berlin. Vortrag, gehalten zum Schinkelfest des Architektenvereins zu Berlin am 13. März 1911. Berlin 1911.

Schaechterle, K. W., Dr.-Ing., Regierungsbaumeister. Beiträge zur Theorie und Berechnung der im Eisenbetonbau üblichen elastischen Bogen, Bogenstellungen und mehrstieligen Rahmen. Berlin 1912.

Schumacher, Hermann, o. ö. Professor an der Universität Bonn. Weltwirtschaftliche Studien. Vorträge und Aufsätze. Leipzig 1911.

Statistische und tarifarische Daten, insbesondere über die im Betriebe der k. k. Staatseisenbahnverwaltung stehenden Eisenbahnen. Herausgegeben im k. k. Eisenbahnministerium. Wien 1911.

Verhandlungen der Kolonial-Technischen Kommission der Kolonial-Wirtschaftlichen Komitees, E. V. Nr. 2. Berlin. 13. November 1911.

Weidlinger, Rudolf, Kommissär der k. k. österreichischen Staatsbahnen. Leitfaden der Organisation der österreichischen Eisenbahnen. Wien 1911.

Witte, Bergassessor, Königl. Berginspektor Zabrze. Die Grundlagen der doppelten-kaufmännischen Buchführung. Kattowitz 1911.

Zeitschriften.

A. E. G.-Zeitung. Berlin.

14. Jahrgang. Nr. 5. November 1911.

Neue benzolelektrische Triebwagen.

Allgemeine Bauzeitung. Wien.

76. Jahrgang. Heft 4. Oktober 1911.

Vom Bau der Linie Schwarzach—St. Veit—Badgastein (Tauernbahn—Nordrampe).

Annales des Ponts et Chaussées (Partie technique). Paris.

81. Jahrgang. Band 5. September-Oktober 1911.

La question de l'annonce des trains aux passages à niveau.

Archiv für Post und Telegraphie. Berlin.

Nr. 20. Oktober 1911.

Gleislose Bahnen.

Nr. 22. November 1911.

Die Bagdadbahn.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:37 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Der Bote für Finanzen, Industrie und Handel (Wjestnik finanssow, promyschlennosti i torgowli). St. Petersburg. (In russischer Sprache.)

1911. Heft 39—49.

(41:) Entwurf des Reichsbudgets über Einnahmen und Ausgaben für 1912 nebst Erläuterungsbericht des Finanzministers. — (42:) Das ausgeführte Reichsbudget für 1910, nach Maßgabe des Berichtes der Reichskontrolle. — Die Naphtha-Industrie im Jahre 1910. — (44 u. 46:) Zur Geschichte der Handelsverträge zwischen Rußland und Deutschland.

Der Bote für die Verkehrsanstalten. (Wjestnik putei ssoobschtschenija). St. Petersburg. (In russischer Sprache.)

1911. Heft 39—49.

(39:) Das Betriebsergebnis der Nicolaibahn im Jahre 1910. — Die Bildungsanstalten der Südwestbahnen im Jahre 1910. — (40:) Das finnländische Eisenbahnnetz. — Das Betriebsergebnis der Transkaukasus-Bahn im Jahre 1910. — (41:) Erklärung der Direktion der Chinesischen Ostbahn über den Betrieb der Bahn. — Auszahlung von Nachnahme außerhalb der Versandstation. — (44:) Zum Projekt eines Transural-Wasserweges. — (45:) Die vorläufige Feststellung der Betriebsergebnisse der Staatseisenbahnen im Jahre 1910. — (46:) Die vorläufige Feststellung der Betriebsergebnisse der Privateisenbahnen im Jahre 1909 und das Ergebnis der Beteiligung des Staates an Eisenbahnunternehmungen, und zwar sowohl bei Staats- als auch bei Privateisenbahnen. — Freie und ermäßigte Fahrt der Beamten und deren Familien auf den Staatseisenbahnen. — (48:) Beurteilung des Entwurfes zum neuen Statut für die russischen Eisenbahnen durch die Konferenz der Vertreter von Industrie und Handel. — (49:) Die Ergebnisse des Betriebes der Staatseisenbahnen.

Bulletin des internationalen Eisenbahn-Kongreß-Verbandes. Brüssel.

Band 25. Nr. 11. November 1911.

Fahrkarten. — Wagen mit Selbstantrieb. — Englische Betriebswerkstätten. — Der Van Horn-Endsleysche Funkenfänger. — Die Binnenschiffahrt im Jahre 1909 und die Krisis von 1910. — Der Lokomotivbau in den Vereinigten Staaten im Jahre 1910. — Die Beziehungen der Eisenbahnen zum Handelsamt „Board of Trade".

Nr. 12. Dezember 1911.

Eisenbahnen und Wasserstraßen. — Die Aussichten der Verstaatlichung der Eisenbahnen in England und in den Vereinigten Staaten. — Ein Beitrag zur Lehre von den Gegengewichten der Lokomotive. — Das Speisen der Lokomotiven mit heißem Wasser.

Les Chemins de fer d'intérêt local et les Tramways. Paris.

11. Jahrgang. Nr. 18, 20, 22. Vom 31. August, 30. September, 31. Oktober 1911.

Les voitures automotrices à l'exposition de Bruxelles.

Generated on 2019-07-31 13:37 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

The Commercial and Financial Chronicle. New York.

Band 93. Nr. 2414. Vom 30. Septembre 1911.

Impossible orders of statutes.

Nr. 2417. Vom 21. Oktober 1911.

Justice Harlan and rate regulations. — Erie's progress and advance.

Deutsche Bauzeitung. Berlin.

45. Jahrgang. Nr. 97. Vom 6. Dezember 1911.

Die Umgestaltung des Hauptbahnhofes in München.

Das Eisenbahnwesen (Sheljesnodoroshnoje djelo.) St. Petersburg. (In russischer Sprache.)

1911. Heft 33—41.

(33, 39, 40, 41:) Überhitzter Dampf und die Dampfüberhitzer. — Die Frage der Verstärkung des Oberbaues. — (34:) Über Maßnahmen, um Holz auf viele Jahre hinaus brauchbar zu erhalten. — (37:) Apparat W. J. Bekauri zur Aufzeichnung und Berechnung des Stillstandes der Güterwagen. — Bericht des Vorsitzenden des Auststellungskomitees über das Ergebnis der Eisenbahn-Jubiläumsausstellung 1911. — (38:) Zur Frage der Herstellung besserer Schienen.

Deutsches Eisenbahnwesen. Berlin.

2. Jahrgang. Nr. 7/8. Oktober 1911.

Oberbau mit Flachkopf-Verblattschienen und Einsatzlaschen auf Rippenschwellen und Ankerplatten. — Zum Jubiläum des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes. — Wie die Lokomotive entstand.

Deutsches Kolonialblatt. Berlin.

22. Jahrgang. Nr. 22. Vom 15. November 1911.

Die Usambara-Eisenbahn.

Deutsche Straßen- und Kleinbahn-Zeitung. Berlin.

24. Jahrgang. Nr. 43. Vom 28. Oktober 1911.

Einiges über Bau und Ausrüstung der elektrischen Bahnen in Amerika.

Nr. 45. Vom 11. November 1911.

Elektrische Lukenmeldeeinrichtung für Güterbahnhöfe.

Nr. 46 u. 47. Vom 18. u. 25. November 1911.

Über den Einfluß des Bergbaues auf Vermessungen und Bahntrassierungen.

Nr. 48, 49 u. 50. Vom 2., 9. u. 16. Dezember 1911.

Gleichstrom-Hochspannungsbahnen.

Nr. 50. Vom 16. Dezember 1911.

Der schnellste deutsche Zug.

Deutsche Wirtschaftszeitung. Berlin.

7. Jahrgang. Nr. 24. Vom 15. Dezember 1911.

Der Erie-Kanal und die Eisenbahnen.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:37 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Dinglers Polytechnisches Journal. Berlin.

92. Jahrgang. Band 326. Heft 45 bis 50. Vom 11. November bis 16. Dezember 1911..

Der Lokomotivbau auf der internationalen Industrie- und Gewerbeausstellung in Turin.

Heft 46. Vom 18. November 1911.

Ein neuer Registrierapparat zur Messung der Fahrgeschwindigkeit von Eisenbahnfahrzeugen.

The Economist. London.

Band 73. Nr. 355. Vom 28. Oktober 1911.

Railway problem and its solution. — Sheng Hsuan Huai and his Railway projects.

L'Économiste français. Paris.

39. Jahrgang. Band 2. Nr. 48. Vom 2. Dezember 1911.

L'Ilote ivre: le réseau ferré de l'État.

Das Eisenbahnblatt. (Jarnbanebladet.) Stockholm.

1911. Nr. 19-23.

(19 u. 20:) Öfverrevisionen vid statens järnvägar och dess verksamhet för år 1910. — (19—22:) Forntida och nutida brobyggnadskonst. — (u. 23:) Tarifsystemer og Takster ved jernbaneren i England. — (21:) Forsöksinstallation af „Aga" klippljus å fasta signaler vid statens järnvägar. — Dammsugare för ånga. — (23:) Sverige. Forslag till ändrade milpenningar vid statens järnvägar. — Den japanska centralbanan. — Järnvägar på Jamaica. — Palestinas järnvägar.

Electric Railway Journal. New York.

Band 38. Nr. 18. Vom 28. Oktober 1911.

Interurban terminal problems. — Power-distributing system of the Oakland, Alameda and Berkeley suburban lines of the Southern Pacific Company.

Elektrische Kraftbetriebe und Bahnen. Berlin-München.

9. Jahrgang. Heft 32. Vom 14. November 1911.

Über die Gewährleistung des Arbeitsverbrauches elektrisch betriebener Eisenbahnfahrzeuge.

Heft 34. Vom 4. Dezember 1911.

Bahnhöfe als Verbraucher elektrischer Arbeit.

Heft 36. Vom 24. Dezember 1911.

Elektrifizierung der Vorortverkehrs englischer Vollbahnen.

Elektrische und maschinelle Betriebe. Leipzig.

14. Jahrgang. Nr. 18 u. 19. Vom 25. September u. 10. Oktober 1911.

Einrichtungen zur mechanischen Bekohlung von Lokomotiven.

Nr. 21. Vom 10. November 1911.

Feuerlose Lokomotiven.

Generated on 2019-07-31 13:37 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Elektrotechnische Zeitschrift. Berlin.

32. Jahrgang. Heft 43. Vom 26. Oktober 1911.

Die Verkehrssteigerung und die neuen Triebwagen der Stadt- und Vorortbahn Blankenese—Ohlsdorf.

Heft 46, 47. Vom 16., 23. November 1911.

Ausbau des Kraftwerks und der Leitungen der Stadt- und Vorortbahn Blankenese—Ohlsdorf.

Engineering. London.

Band 92. No. 2390—2398. Vom 20. Oktober bis 15. Dezember 1911.

(2390, 2393, 2395, 2397:) Feed-water heating and superheating on locomotives. — (2390:) Passenger locomotive for the Belgian State Railways. — (2391:) The „Tensio" Railway screw-coupling. — Railway conciliation and arbitration. — (2392:) Passenger locomotive (4—6—2 type) for the Belgian State Railways. — Canadian Railway progress. — French Railway economics. — Wear of Railway tyres. — (2394:) International congress of Railway engineers in Italy. — (2395:) Parliament and the Railway agreement. — Canton and Kowloon Railway. — (2396:) Electric lighting of Railway trains; the brake-vehicle method. — The Quebec bridge. — Metropolitan traffic. — (2398:) Passenger locomotive for the Southern Pacific Railway. — The marine terminal of the Grand Trunk Pacific Railway, Prince Rupert, British Columbia.

Engineering News. New York.

Band 66. No. 15—23. Vom 12. Oktober bis 7. Dezember 1911.

(15:) A German electric-omnibus trolley line. — Service equipment of the Pennsylvania tunnels and terminals. — (16:) Machines for boring and trimming ties and driving screw spikes. — Annual convention of the American Electric Railway Association. — (17:) Two interesting mountain Railways, operated by geared locomotives. — Cable incline Railways. — Aerial tramway and cable inclines for passenger traffic in Colorado. — (18:) The wear of rails of different grades of steel. — (19:) The great bridge across lower Ganges, India. — Three German electric locomotives. — How freight is handled at a Railway transfer station. — New links in the Canadian Northern Railway system. — (20 und 21:) Notes on the Quebec bridge competition. — (20:) A report on an underground rapid transit system for Chicago. — (22:) Reinforced-concrete work at the Railway terminals, Vera Cruz, Mex. — Causes of rail corrugation. — (23:) What gage should be made standard on Australian Railways? — Notes from a Railway engineer's experience in West Africa. —

Le Génie Civil. Paris.

Band 59. No. 25. Vom 21. Oktober 1911.

Le chemin de fer électrique Nord-Sud de Paris; production et distribution du courant.

No. 25 u. 26. Vom 21. und 28. Oktober 1911.

Les tunnels sous l'Hudson, à New York.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:37 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Band 60. No. 1. Vom 4. November 1911.

La révision du code des signaux et des prescriptions ministérielles relatives à la sécurité de l'exploitation des chemins de fer.

Giornale del Genio civile. Rom.

49. Jahrgang. August 1911.

La questione del rinforzo dei ponti metallici al congresso di Berna (1910). — Nuove applicazioni del cemento armato alla costrucione e al rinforcamento di ponti. —

September 1911.

La nuova stazione di Trastevere e il ponte ferroviario sul Tevere in Roma. — Sui mezzi per ottenere l'arresto dei treni e dei veicoli non frenati.

Glasers Annalen für Gewerbe und Bauwesen. Berlin.

Band 69. Heft 9. Vom 1. November 1911.

Wird die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes gefährdet, wenn man eine einmal ausgepreßte Achse wieder in das zugehörige Rad einpreßt? — (u. 11:) Die elektrischen Stadtschnellbahnen in den Vereinigten Staaten von Nordamerika.

Heft 10. Vom 15. November 1911.

Die Leistungsfähigkeit der Lokomotiven in ihrer Abhängigkeit von Kesselgröße und Geschwindigkeit.

Heft 11. Vom 1. Dezember 1911.

Die Entwicklung des Lokomotivparkes bei den preußisch-hessischen Staatseisenbahnen. —

Heft 12. Vom 15. Dezember 1911.

Die elektrischen Stadtschnellbahnen in den Vereinigten Staaten von Nordamerika.

Das Handelsmuseum. Wien.

Band 26. No. 50. Vom 14. Dezember 1911.

Zur Frage der Verbesserung des Personenverkehrs in Österreich.

Industrie und Handel. (Promyschlennost i torgowlja.) Organ der Vereinigung der Vertreter von Industrie und Handel. St. Petersburg. (In russischer Sprache.)

1911. Heft 19—23.

(19:) Regelmäßige Dampferverbindung und Linie Odessa—London. — (20:) Das Projekt des Allgemeinen Statuts für die Eisenbahnen. — Die Staatseisenbahnen im Jahre 1909. — (21:) Das Reichsbudget.

L'Industrie des Tramways et Chemins de fer. Paris.

5. Jahrgang. No. 11. November 1911.

Aiguillages automatiques.

L'Ingegneria ferroviaria. Rom.

8. Jahrgang. No. 20, 22 u. 23. Vom 16. Oktober, 16. November und 1. Dezember 1911.

Alcuni dati intorno all' esercizio della ferrovia dell' Eritrea. — La grande galleria dell' Appennino della direttissima Bologna-Firenze.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:37 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

No. 21. Vom 1. November 1911.
Primo congresso internazionale degli ingegneri ferroviari. — Sopro una nuova definizione e misura industriale della accelerazione dei treni.

No. 21—23. Vom 1. November bis 1. Dezember 1911.
Sulle costruzione metalliche ferroviarie ed in particolare sulla loro manutenzione.

No. 23. Vom 1. Dezember 1911.
Il rafforzamento del binario al congresso ferroviario di Berna 1910.

De Ingenieur. 's-Gravenhage.

26. Jahrgang. No. 45. Vom 11. November 1911.
Handenarbeid by het drijven van tunnels en galerijen.

Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik. Jena.

Band 42. Heft 4. Oktober 1911.
Fremdenverkehr und Volkswirtschaft.

Journal der Abteilung für Statistik und Kartographie des Ministeriums der Verkehrsanstalten (Shurnal otdjela statistiki i kartographii ministerstwa putei ssoobschtschenija). St. Petersburg. (In russischer Sprache.)

1911. Heft 7 u. 8.
Statistik über die Einnahmen und über die Beförderung von Personen und Gütern in den Monaten April und Mai und Statistik über den Versand und Empfang für Kohlen, Salz, Naphtha und Naphthaprodukten und Getreide in den Monaten Mai und Juni. — Bericht über die Bautätigkeit bis zum 1. Juli 1911.

Journal des Ministeriums der Verkehrsanstalten. (Shurnal ministerstwa putei ssoobschtschenija.) St. Petersburg. (In russischer Sprache.)

1911. Heft 7 u. 8.
(7:) Über die Berechnung des Stillagers der Güterwagen und über Kontrolle der Leistungen der Knotenstationen. — Desinfektionsräume (in einem dazu hergerichteten Eisenbahnwagen) auf den Eisenbahnen. — (7 u. 8:) Verstärkung der eisernen Brücken. — Gleichgewichts-Lokomotiven. — (8:) Zur Berechnung von tragenden Wänden aus Beton und Eisenbeton. — Lücken der Verwaltung der Eisenbahnen.

Journal of the Association of Engineering Societies. Boston.

Band 47. No. 5. November 1911.
The Panama canal.

Die Lokomotive. Wien.

8. Jahrgang. Heft 11. November 1911.
1 F Vierzylinder-Heißdampf-Verbund-Gebirgslokomotive Bauart Gölsdorf mit Rauchröhrenüberhitzer Patent Schmidt, Serie 100 der k. k. österr. Staatsbahnen. — 2 B 1 Heißdampf-Vierzylinder-Schnellzuglokomotive der Rock Island-Bahn. — Die Dampfüberhitzung im modernen Lokomotivbau. — Die ersten in der Maschinenfabrik der priv. österr. Staatseisenbahn-Gesellschaft (Haswell) nach dem System Engerth gebauten Lokomotiven. —

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:37 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Heft 12. Dezember 1911.

2 B-Schnellzuglokomotive der Shanghai-Nanking Eisenbahn. — 1 C Heißdampf-Tenderlokomotive mit Rauchröhrenüberhitzer Patent Schmidt. — Eine Reminiszenz an die Probefahrten mit den ersten Engerth-Lokomotiven. — Ein Beitrag zur Lokomotivgeschichte. — Die Dampfüberhitzung im modernen Lokomotivbau.

Mitteilungen des Vereins für die Förderung des Lokalbahn- und Straßenbahnwesens. Wien.

19. Jahrgang. Heft 10. Oktober 1911.

Lokomotiven der Schmalspurbahnen. — Über die Lebensdauer, Einrichtungen und das Verhalten von Oberbauunterlagen (Schwellen, Traversen) sowie über die hierbei gewonnen Erfahrungen.

Heft 11. November 1911.

Die Beschlüsse des 8. Internationalen Eisenbahn-Kongresses Bern 1910.

Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens in technischer Beziehung. Wiesbaden.

Band 48. Heft 21, 22 u. 23. Vom 1. und 15. November und 1. Dezember 1911.

(u. 24:) Die Eisenbahnbetriebsmittel auf der Brüsseler Weltausstellung. — Untersuchung und Berechnung der Blasrohre und Schornsteine von Lokomotiven. —

Heft 21 und 22. Vom 1. und 15. November 1911.

Aufstellung von Schnellzugfahrplänen für verschiedene Beförderungsgewichte.

Heft 23 und 24. Vom 1. und 15. Dezember 1911.

Die Herstellung neuer Gleise aus alten Schienen im Großbetriebe unter besonderer Berücksichtigung der Säge- und Bohrmaschinenanlage auf Bahnhof Dirschau.

Heft 24. Vom 15. Dezember 1911.

2 C. IV. T. ⌐. S.-Lokomotive, Reihe 700, der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatsbahnen. — Anordnung und Abmessung der Schächte für Bahnsteig-Gepäckaufzüge. — Gleisleg-Maschine von Hurley. — Sauerstoffschweißverfahren in Lokomotivwerkstätten. —

Österreichische Eisenbahnzeitung. Wien.

34. Jahrgang. Nr. 28—35. Vom 6. November bis 25. Dezember 1911.

(28 u. 30:) Massenfrachtartikel und Handelspolitik. — (31—34:) Entwicklung und Funktion der Bahnen niederer Ordnung im Verkehrswesen. — (35:) Schutz der Eisenbahnen gegen Gefährdung durch benachbarte baufällige Bauwerke.

Österreichische Zeitschrift für Eisenbahnrecht.

1. Jahrgang. Band 1. Heft 3. Oktober 1911.

Die örtliche Zuständigkeit in Frachtprozessen gegen das Eisenbahnärar. — Die Briandschen Eisenbahngesetze. —

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:37 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Österreichisch-ungarisches Eisenbahnblatt. Wien.

16. Jahrgang. Nr. 43—51. Vom 26. Oktober bis 21. Dezember 1911.

(43:) Die Dalmatiner Bahnverbindung. — (44:) Zur Vorbereitung der Wiener Untergrundbahnen. — (45:) Der ungarische Handelsminister über die Tariferhöhung der ungarischen Staatsbahnen. — Die Tunnels der Mittenwalder Bahn. — (47:) Eisenbahnminister Dr. Freiherr von Forster über den Staatsbahnbetrieb. — (48:) Reform des Personentarifs der ungarischen Staatsbahnen. — Die Erhöhung der Frachtentarife der ungarischen Staatsbahnen. — (49:) Das Eisenbahnwesen Bulgariens. — (50:) Programmatische Erklärungen des Eisenbahnministers Dr. Freiherr von Forster. — (51:) Der Schiedsspruch in der Oderberger Bahnhofsfrage. — Baurat Musil über Stadtbahnfragen. —

Railway Age Gazette. New York.

Band 51. Nr. 15. Vom 13. Oktober 1911.

The American Locomotive Co. — Construction work on the Cleveland Short Line. — Electric Railway convention.

Nr. 16. Vom 20. Oktober 1911.

Affability as an asset. — Interlocking at the North Western station, Chicago. — Public regulation and Railway safety. — Maintenance work by contract. — Construction work on Milwaukee belt section of the Milwaukee, Sporta and Northwestern. — Bridge and building convention. — Publicity and encouragement in track work.

Nr. 17. Vom 27. Oktober 1911.

Locomotive efficiency and condition reports. — Improved smoke chart. — The design of Railway bridge abutments. — Automatic car and air coupler. — Report on uniform classification.

Nr. 18. Vom 3. November 1911.

The parcels post. — The prospects of State ownership of Railways in England and in the United States. — The Railway legislation. — Foreign capital in American Railways. — Care of belts. — Car departement and paint shop kinks. — Shop kinks. —

Nr. 19. Vom 10. November 1911.

The Detroit river tunnel. — Mallet locomotives for the Southern Pacific. — Electric power for Railway shops. — Steel arch bridge over the East river, New York. — A co-operative system as applied to train service. —

Nr. 20. Vom 17. November 1911.

Steel postal car design. — The development of the Railway regulating commission in England. — Texas commercial secretaries on the Texas Railway situation. — Fireless locomotive. — Cost of installing and maintaining block signals on all American Railways. — The long and short haul injunction. — Flexible metallic roof for box cars. — External locomotive throttle. — Comparison of methods of loading gravel. — Maintenance cost data competition.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:37 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Nr. 21. Vom 24. November 1911.

The leakage of grain from box cars. — Some remarks on co-operation between industrial concerns and Railways. — Improving Railway terminals at Seattle. — Proposed specifications for postal cars. — Is big business an industrial evil? — Economies effected by Mallet locomotives on the New York Central and Hudson river. — Opportunities for economy on Railways. — Railway share capital. — Cost of transportation on the Erie canal and by rail.

Nr. 22. Vom 1. Dezember 1911.

Abolish the present giving. — Proposed postal car specifications. — Soo line cut-off from New Richmond to Withrow. — Questions of the hour. — Railway capital: bonds vs. stocks. — Brown's discipline. — The right freight car truck.

Nr. 23. Vom 8. Dezember 1911.

Locomotive driving springs. — The expansion of Railway commissions. — Railway bonds and municipal bonds. — The truth about Railway accidents. — Large capacity tank car. — New method of testing rails. — Freight car recording on the Canadian Pacific. — The Railways, the big shippers, and the little shippers. —

Nr. 24. Vom 15. Dezember 1911.

Federal workmen's compensation legislation. — What are the Railways going to do about rails. — The usefulness of a physical valuation. — Thick and thin firing of locomotives. — A terminal car record. — Micado locomotives for the Great Northern. — Safety committees on the Lackawanna. — Mathematical relations between increases in cost and increases in durability in steel rails. — The turnout. — Economy and efficiency in maintenance. —

The Railway Engineer. London.

Band 32. Nr. 382. November 1911.

The royal commission on Railway conciliation. — Drummond's cab signal and train control. — Notes on 2-6-0 locomotives. — The signalling of Glasgow Central station; Caledonian Railway. — Reinforced concrete in Railway work. — Rack-Railway locomotives of the Swiss Mountain Railways. — (u. 383:) The manufacture of points and crossings. — Modern methods of steam production.

Nr. 383. Dezember 1911.

The safe signalling system. — 4-8-2 locomotives. — Siemens' battery signal machine. — Locomotives on Turkish Railways. — Semiautomatic signals, Great Central Railway. — 2-8-2 or Mikado type locomotives; Illinois Central Railroad.

Railway Gazette. London.

Band 15. Nr. 19. Vom 10. November 1911.

Queensland Railway results. — New heavy mineral locomotives, Great Central Railway. — New locomotives for the Tientsin-Pukow Railway. — Arica-La Paz Railway. — New parlour cars for the Burlington. — (u. 20:) Goods clearing house for London.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:37 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Nr. 20. Vom 17. November 1911.

The prospects of nationalisation. — Interlocking at the North-Western station, Chicago. — (u. 22:) The Pennsylvania Railroad's testing and inspection departments. — (u. 23:) An Australian's notes on Indian and European Railways.

Nr. 22. Vom 1. Dezember 1911.

The port of London. — Victorian Railway progress. — Method of scheduling under repair through Derby locomotive shops. — Baker street station alterations. — Electric lighting of Railway trains: the brake-vehicle method.

Nr. 23. Vom 8. Dezember 1911.

The Hungarian Railways. — The Indian Railways and the royal visit. — Garrat locomotives for the Western Australian government Railway. — Electric power for Railway shops.

Nr. 24. Vom 15. Dezember 1911.

The Railways of Servia. — Alterations at Kings Cross. — London to Brighton in forty-five minutes. — The transcontinental Railway of of Australia. — 30-ton Rulley wagon, North British Railway. — Bogie tank engines.

The Railway News. London.

Band 96. Nr. 2494 bis 2502. Vom 21. Oktober bis 16. Dezember 1911.

(2494:) Ten years' British Railway statistics. — Railway companies and farmers: cooperation. — The nationalisation of British Railways and canals. — Old time Railway signals. — (2494, 2495, 2498, 2499, 2502:) The royal commission on conciliation. — (2495:) State purchase of British Railways. — The load gauge: platform clearance on the inner side of curves. — Proposed new Railway conciliation scheme. — (2496:) Railway companies improved conditions of service. — Towing locomotives. — (2496, 2497, 2498, 2499:) Modern British permanent way. Rails. — (2497, 2498:) The amalgamated society of Railway servants threatened strike. — Railway trade union federation. — (2498, 2499, 2500:) The Amalgamated society's 1911 national programm. — Railway companies as port, dock and ship owners. — (2498:) The London and North-Western Railway new London suburban scheme. — (2499:) The coming session: Railway bills in parliament. — (2499, 2501, 2502:) Railway economics: the finance act, compulsory acquisition of land, and taxation of Railways. — South Australian Railways, 1910/11. — Victorian Railways 1910/11. — (2500, 2501, 2502:) Royal commission on conciliation boards. — (2500:) Railway passenger fares. — Recognition and question of discipline. — Metropolitan improvements and extension. — (2501:) Profit sharing in the United States. — London to Brighton in 45 mins. or the future of Railway electrification. — State ownership v. state control of our Railways. — (2502:) The Durbar: the Indian royal train. — The rebuilding of King's Cross station. — Oil burning locomotives on the Tehuantepec National Railroad, Mexico.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:38 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Railway World. Philadelphia-New York.

Band 55. Nr. 41 bis **49.** Vom 13. Oktober bis 8. Dezember 1911.

(41:) The origin, growth and work of the English Railway clearing house. — The non-transcribing system of reports. — The Boston and Maine electric locomotives. — (42:) Maintenance expenditures at low level. — The influence of the Panama canal. — New electric locomotive for interurban service. — (43:) Educating Railway employes. — The effect restrictive influences. — The cost of transportation on the Erie canal and by the rail. — (44:) Eleminating state control over the Railroads. — Encouraging decrease in state Railway laws. — Ideal versus practical efficiency. — The Pennsylvania Railroad's train lighting instruction car. — Successful experiments with electric switching locomotives. — (45:) Scientific management of the Railroad from the employe's viewpoint. — Responsibilities of the Railroad man. — The awekening of Texas. — Repairs to steel cars. — (46:) Business and politics. — The passenger trainmen and the traveling public. — Mechanical handling of package freight. — Electric locomotives for Panama canal. — Railway developments in Europe. — (47:) Judge M. A. Knapp on the regulation of interstate commerce. — Conciliation and cooperation. — The gas electric car and engine. — Single-phase Railroad operations under severe weather conditions. — The function of the Sunnyside yards of the Pennsylvania Railroad. — (48:) Recent developments in car heating and ventilation. — Eleminating New York grade crossings. — The care of English locomotives. — Development in electric locomotive apparatus. — (49:) Methods of increasing car efficiency. — The obstacles to the introduction of scientific management. — Influence of the Sherman anti-trust law. — Organization and business development of the passenger department.

Revue économique internationale. Paris-Brüssel.

8. Jahrgang. Band 4. Nr. 2. 15. bis 20. November 1911.

L'industrie du voyageur.

Revue générale des chemins de fer et des tramways. Paris.

34. Jahrgang. 2. Halbjahr. Nr. 5. November 1911.

Wagon couvert de 20 t avec guérite et frein à réglage automatique, système Mestre de la compagnie des chemins de fer de l'Est. — (u. 6:) Les chemins de fer du Brésil.

Nr. 6. Dezember 1911.

Frein à rochet, à main avec timonerie Westinghouse à 4 sabots appliqué aux wagons à deux essieux chargeant 20 tonnes et aux wagons à bogies, de la Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Rundschau für Technik und Wirtschaft. Wien-Prag-Berlin.

4. Jahrgang. Nr. 22. Vom 20. November 1911.

Die elektrische Zugbeleuchtung auf den österreichischen Staatsbahnen. — Der neue Bahnhof der Chicago und Northwestern Railway in Chicago. — Der Waggonmangel auf den österreichischen Staatsbahnen.

Generated on 2019-07-31 13:38 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Nr. 23. Vom 9. Dezember 1911.
Vollkommen graphische Ermittlung von Querschnittsflächen für Dämme, Ein- und Ausschnitte und der Erbreiterungen. Ein Beitrag zum Goeringschen Verfahren.

Schweizerische Bauzeitung. Zürich..

Band 58, Nr. 17 u. **18.** Vom 21. und 28. Oktober 1911.
Die elektrische Bahn Biasca—Acquarossa.

Nr. 18. Vom 28. Oktober 1911.
Vom Hauenstein-Basistunnel.

Nr. 20. Vom 11. November 1911.
Die Werrabrücke bei Heringen, eine Eisenbahnbrücke aus Eisenbeton.

Nr. 21. Vom 18. November 1911.
Kaukasustunnel von 23,5 km Länge.

Nr. 22. Vom 25. November 1911.
Starkstromtechnik und elektrische Traktion auf der Internationalen Ausstellung Turin 1911.

Nr. 25. Vom 16. Dezember 1911.
Heißdampf-Tenderlokomotive der S. B. B.

Schweizerische elektrotechnische Zeitschrift. Zürich.

8. Jahrgang. Heft 44 bis **48.** Vom 28. Oktober bis 25. November 1911.
Sicherungseinrichtungen für Eisenbahnzüge.

La Technique moderne. Paris.

3. Jahrgang. Nr. 11. November 1911.
Les automotrices benzo-électriques dans l'exploitation du chemin de fer de Carvin.

Nr. 12. Dezember 1911.
Les derniers types de locomotives à l'exposition de Turin 1911.

Ergänzungsheft zur Nr. 12.
Les appareils de levage, de transport et de manutention mécanique.

Technisches Wochenblatt. (Teknisk Ugeblad.) Kristiania.

1911. Nr. 41 bis **51.** Vom 13. Oktober bis 22. Dezember 1911.
(41:) Statsbanerne og Hovedbanen. Kombination i Banernes Ledelse. — (42:) Bergens Stationsarrangement. — (43:) Det nye System i Statsbanernes Administration. — De nye Jernbaneverksteder ved Bergen. — Jernbanerne i de Forenede Stater i 1910. — (44:) En ny Lokomotivtype. — (45:) Statsbanerne og Hovedbanen. Jernbaneadministration. — (48:) Om Industriens Fremtidsutsigter i Norge. — (49:) Prövning av Jernbaneskinner. — (50:) Havne-og Stationskonkurransen i Trondhjem. — Jdékonkorransen om Jernbane-og Havnearrangement Drammen. — (51:) Hjullastens Fordeling ved Ballasten.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:38 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Verkehrstechnische Woche und eisenbahntechnische Zeitschrift. Berlin.

6. Jahrgang. Nr. 5 bis 11. Vom 4. November bis 16. Dezember 1911.
(5:) Die Eisenbahnen in den französischen Kolonien von Westafrika. — (6:) Der wirtschaftliche Wert der neuen österreichischen Alpenbahnen. — Elektrische Lukenmeldeeinrichtung für Güterbahnhöfe. — (7:) Spiez—Frutigen, Teilstrecke der zukünftigen Lötschbergbahn. — Die verkehrstechnische Entwicklung der deutschen Schutzgebiete in Afrika und der Südsee. — (9:) Hängebahnen in Güterschuppen. — Eisenbahnbauten im ostafrikanischen Schutzgebiet. — Die Ofenbergbahn. — (10:) Fortschritt und gegenwärtiger Stand des Eisenbahnbaues in den Schutzgebieten. — (10 u. 11:) Das Verkehrswesen auf der internationalen Industrie- und Gewerbe-Ausstellung in Turin 1911. — (11:) Die deutsche Eisenbahngemeinschaft. — Einige neuere Gebirgsbahnen Österreichs. — (12:) Die Umgestaltung der Bahnanlagen bei Spandau.

Weltverkehr. Von Nr. 9 an: **Weltverkehr und Weltwirtschaft.** Berlin.

Nr. 8. November 1911.
Die neuen Alpenbahnen und die deutsche Verkehrspolitik. — Die Eisenbahnen der belgischen Kongokolonie. — Die Bedeutung der Amurbahn.

Nr. 9. Dezember 1911.
Die Verkehrswege und Verkehrsmittel in Buchara. — Hinterindische Eisenbahnfragen.

Zeitschrift des österreichischen Ingenieur- und Architektenvereins. Wien.

63. Jahrgang. Nr. 43. Vom 27. Oktober 1911.
Über den elektrischen Vollbahnbetrieb.

Nr. 45 u. 46. Vom 10. u. 17. November 1911.
Der Einfluß des Heißdampfes auf die Ausgestaltung der Dampfmaschinen, Lokomobilen, Lokomotiven und Schiffsmaschinen.

Nr. 48. Vom 1. Dezember 1911.
Die Wasserkräfte Schwedens und deren Ausnutzung.

Nr. 51. Vom 22. Dezember 1911.
Die Reorganisation der Staatseisenbahnverwaltung.

Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure. Berlin.

Band 55. Nr. 46 u. 49. Vom 18. November u. 9. Dezember 1911.
Elektrische Zugförderung auf preußischen Staatseisenbahnen.

Nr. 48. 49. Vom 2., 9. Dezember 1911.
Der Bau eiserner Personenwagen auf den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika.

Zeitschrift für Binnenschiffahrt. Berlin.

18. Jahrgang. Heft 22. Vom 15. November 1911.
Wasserstraßen und Staatsfinanzen. — Zur Frage der Herabsetzung der Eisenbahntarife für Eisenerze im Verkehr von Ostseehäfen nach oberschlesischen Hüttenstationen und für Eisenspezialtarife I und II im Verkehr von Oberschlesien nach den Seehäfen.

Generated on 2019-07-31 13:38 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Heft 23. Vom 1. Dezember 1911.
Binnenschiffahrt und Eisenbahnwagenmangel.

Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen. Berlin.

51. Jahrgang. Nr. 83 bis 100. Vom 25. Oktober bis 23. Dezember 1911. (83:) Unterstützung der Streckensignale durch Lokomotivsignale auf den belgischen Staatsbahnen. — Zusammenstellbare Fahrscheine des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen im Berichtsjahre 1910. — (84 u. 85:) Die Bekenntnisse eines amerikanischen Eisenbahnspekulanten. — (84:) Zur Beurteilung der stündlichen Entladeleistung moderner Selbstentlader deutscher Bauart. — (85:) Rede des preußischen Eisenbahnministers bei den Reichstagsverhandlungen über die Teuerung. — Die ungarischen Staatsbahnen im Staatsvoranschlag für das Jahr 1912. — (86:) Langsamfahrstellen auf Eisenbahnen. — Beschlüsse des Technischen Ausschusses des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen. — Die Eisenbahnen der Mandschurei. — (87:) Verlegung des Eisenbahn-Zentralabrechnungsbureaus von Belgrad nach Budapest. — (88:) Beseitigung der Lokomotivfeuerungsrückstände. — Lange aufenthaltslose Eisenbahnfahrten. — Beschlüsse der ständigen Tarifkommission. — (89:) Die Wirtschaftlichkeit der elektrischen Beleuchtung kleinerer Bahnhöfe. — Verbesserung der Bezüge der österreichischen Staatsbahnbediensteten. — (90:) Fahrzeuge zu Bahnbewachungszwecken. — Verhandlung über die sozialdemokratische Interpellation, betr. Entlassung von Arbeitern der Reichseisenbahnen im Deutschen Reichstage. — Der amerikanische Eisen- und Stahltrust und die Eisenbahnen. — (91:) § 6 der Reichsgewerbeordnung und die Nebenbetriebe der Eisenbahnunternehmungen. — Neue Eisenbahnbauten im deutsch-ostafrikanischen Schutzgebiet. — Die Amurbahn. — Betriebsergebnisse der großherzogl. badischen Staatseisenbahnen im Jahre 1910. — (92:) Kaufmännischer Geist und Eisenbahnverwaltung. — Das Programm des neuen österreichischen Eisenbahnministers. — Die Schiffahrt auf dem oberen Rhein. — (93:) Noch ein Beitrag zur Schnellverkehrsfrage Groß-Berlins. — Europäische Konferenz für den Fahrplan 1912. — Die Südmandschurische Eisenbahn. — (94:) Die Königl. Bayerischen Staatseisenbahnen im Jahre 1910. — Österreichischer Staatseisenbahnrat. — Fortschritt und gegenwärtiger Stand des Eisenbahnbaues in den deutschen Schutzgebieten. — (95:) Die Feier im Erweiterungsbau des Verkehrs- und Baumuseums zu Berlin am 1. Dezember d. J. — Zur Signalfrage. — (96:) Die Behandlung russischer Binnensendungen durch die deutsche Grenzabfertigung. — Beschlüsse der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen. — (97:) Die neuen Serientarife im deutsch-österreich-ungarischen Güterverkehr. — Die Sprache der neuen Finanzordnung der preußischen Staatseisenbahnverwaltung. — Der Schiedsspruch in der Oderberger Bahnhofsfrage. — (98:) Tariferhöhungen in Dänemark. — Die bayerischen Landtagsverhandlungen über den Süddeutschen Eisenbahnverband und ihre Folgen. — Vortrag des Direktors v. Gwinner über die Bagdadbahn. — (99:) Registrierkassen für Aufbewahrungsstellen

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:38 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

von Handgepäck. — Die Verwendung des Fernsprechers in Fahrdienstsachen. — Österreichischer Staatseisenbahnrat. — (100:) Direkte Anschlußbeförderung im internationalen Personenverkehr. — Maßnahmen zugunsten der österreichischen Staatsbahnbediensteten. — Die Indochina— Yunnan-Eisenbahn.

Zentralblatt der Bauverwaltung. Berlin.

31. Jahrgang. Nr. 87. Vom 28. Oktober 1911.
Einiges vom Wiederaufbau der Brücke über den St. Lorenzstrom bei Quebec.

Nr. 93. Vom 18. November 1911.
Versuche über die Verteilung der Radlasten durch die Gleisbettung.

Nr. 95. Vom 25. November 1911.
Schalldämpfende Fahrbahn für Hochgleise.

Nr. 96—98. Vom 29. November bis 6. Dezember 1911.
Fortschritt und gegenwärtiger Stand des Eisenbahnbaues in den deutschen Schutzgebieten.

Herausgegeben im Auftrage des Königlichen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten.

Verlag von Julius Springer, Berlin W. 9. — Druck von H. S. Hermann, Berlin SW.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:38 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Reste,
eine Frage aus dem Etatsrecht[1].

Von Ministerialdirektor **Offenberg.**

Dem gewöhnlichen Sterblichen pflegen die Fragen des Etats-, Kassen- und Rechnungswesens wenig Genuß zu bereiten. Ist man doch nur zu geneigt, alles das als das Erzeugnis reiner Kalkulatorenphantasie zu betrachten, so daß man fast mitleidig auf die Menschen herabblickt, die sich damit beschäftigen müssen. In Wirklichkeit handelt es sich aber auch auf diesem Gebiete nicht um Willkürlichkeiten der Rechenkünstler, sondern um Gesetze und Regeln, die wie die Naturgesetze bestehen, bevor irgend eines Menschen Gehirn ihnen näher getreten ist, und die man erst in mühsamer Geistesarbeit erkennen und klarlegen kann. Die nachstehend behandelte Frage aus dem Gebiete des Kassen- und Rechnungswesens ist ein Beispiel hierfür. Sie hat jahrelang die höchsten Instanzen, die Oberrechnungskammer, das Finanzministerium, das Ministerium der öffentlichen Arbeiten und die Rechnungskommission des Abgeordnetenhauses beschäftigt und findet erst jetzt im Etat für 1912 durch einen neuen Etatsvermerk ihren Abschluß. Allerdings ist es nicht leicht, dem Laien klar zu machen, worum es sich überhaupt handelt.

An sich sollte man denken, daß nichts einfacher festzustellen sei, als die Höhe der Ausgabe in einem bestimmten Etatsjahre, die sich anscheinend ohne weiteres aus der Zusammenrechnung der einzelnen Barausgaben ergeben müßte. Indessen trifft das schon für die kaufmännische Buchführung nicht zu. Denn bekanntlich stellt der Kaufmann unter die Passiva seiner Bilanz auch den Posten „Kreditoren" ein. Die geschuldeten, aber noch nicht geleisteten Zahlungen belasten danach das Geschäftsjahr ebenso wie die baren Ausgaben. Ebenso hat der Kaufmann durch die Zuweisung von

[1]) Vergl. den neuen Etatsvermerk zu Ausgabetitel 8 und 9 des Kapitels 23 im Etat der preußischen Staatseisenbahnverwaltung für 1912.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:39 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Beträgen an die Spezialreservefonds usw. ein Mittel in der Hand, ein bestimmtes Geschäftsjahr ohne Barausgaben zu belasten. Noch notwendiger werden derartige Einrichtungen bei der kameralistischen Buchführung, deren Hauptaufgabe ja der Nachweis ist, inwieweit die Verwaltung den Voranschlag eingehalten hat. Da letzterer die Zufälligkeit, ob eine Ausgabe innerhalb des Etatsjahres noch bar geleistet werden kann oder nicht, nicht berücksichtigen kann, so würde eine Ausgabe, die sich lediglich aus den Barzahlungen zusammensetzt, mit dem Voranschlag nicht vergleichsfähig sein. Deswegen muß die Buchführung ein Mittel schaffen, das der Ausgabe außer den Baraufwendungen auch noch diejenigen Aufwendungen zuweist die in dem Etatsjahre bereits eingeleitet sind, ohne daß es zur Zahlung kommen konnte. Das geschieht nun durch die sogenannte Inreststellung, d. h. dadurch, daß in den Kassenbüchern neben den baren Ausgaben in einer besonderen Spalte auch noch die Reste nachgewiesen werden, also die Ausgaben, die hätten gezahlt werden sollen, aber nicht gezahlt worden sind. Es leuchtet ein, daß durch diese Inreststellung die Höhe der Ausgaben in beträchtlichem Umfange beeinflußt werden kann. Deshalb bedarf es genauer Vorschriften darüber, was in Rest gestellt werden kann und gestellt werden muß.

Vorab sei darauf hingewiesen, daß die Buchführung einen doppelten Zweck hat, einmal den baren Geldverkehr der Kasse zu kontrollieren, dann aber auch festzustellen, inwieweit die Verwaltungsbehörden von den Ermächtigungen des Etats Gebrauch gemacht oder sie überschritten haben. Die Kasse bekommt ihre Anweisungen von der Behörde. Hier liegt alles formell genau fest. Alles, was innerhalb des Etatsjahres zur Zahlung angewiesen und fällig ist, gehört auch zu den Ausgaben des Jahres, und wenn der Betrag nicht mehr bar gezahlt werden konnte, so muß er in Rest gestellt werden. Reste dieser Art nennt man Kassenreste. Ihre Notwendigkeit und Zulässigkeit ist von jeher außer Zweifel gewesen. Anders liegt es bei den Aufwendungen, für die eine Kassenanweisung nicht vorliegt, die aber von der Verwaltung bereits eingeleitet sind. Auf diesem Gebiete hat ein langes Ringen zwischen den Verwaltungen und der Oberrechnungskammer stattgefunden. Die Verwaltungen hatten ein Interesse daran, das Etatsjahr, das ihnen die Mittel zur Verfügung stellt, auch mit den Aufwendungen zu belasten, über die innerhalb des Etatsjahres verfügt ist, ohne daß es zu einer baren Zahlung gekommen ist. Denn wenn nicht in dieser Weise gebucht wird, so würde die Ausgabe einem späteren Etatsjahre zur Last fallen, das keine Mittel für diese Ausgaben vorsah. Da es aber nicht leicht ist, die Ausgaben, die hiernach in Rest zu stellen sind, genau zu umschreiben, so wollte die Oberrechnungskammer ursprünglich zur Vermeidung aller Willkürlichkeiten — von ihrem Standpunkt aus mit Recht — tun-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:41 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

lichst nur Kassenreste zulassen. Sie forderte also die Verbuchung lediglich nach der Fälligkeit. Das war besonders aus dem Grunde bedeutungsvoll, weil die Kassenbücher bekanntlich nicht gleich am Schluß des Etatsjahres geschlossen, sondern noch bis zum sogenannten Finalabschluß — am 10. Mai und 15. Juni — offen gehalten werden. Auf die Dauer konnte sich die Oberrechnungskammer aber den berechtigten Gründen der Verwaltungen nicht entziehen, und so wurden nach und nach eine Reihe von Ausnahmen zugelassen, deren wichtigste die ist, daß auch die erst nach Schluß des Etatsjahres bis zum Finalabschluß fälligen Ausgaben auf das abgeschlossene Etatsjahr verrechnet werden können, wenn ihr Rechts- und Entstehungsgrund noch diesem angehört. Das findet sich in § 14 des Staatshaushaltsgesetzes vom 11. Mai 1898 ausdrücklich angeordnet. Dort ist zugleich die Bestimmung aufgenommen, daß abweichende Vorschriften über die Zugehörigkeit der Ausgaben zu einem bestimmten Etatsjahre durch die Etats der einzelnen Verwaltungen eingeführt werden können. Von dieser Ermächtigung hat insbesondere die Eisenbahnverwaltung Gebrauch gemacht, indem entsprechend der im gewerblichen Leben allgemein bestehenden Übung bei verschiedenen ihrer Einnahme- und Ausgabetitel der Vermerk gemacht ist:

„Die Beträge sind nach Maßgabe ihrer wirtschaftlichen Zugehörigkeit zu dem Etatsjahre veranschlagt."

Insbesondere findet sich dieser Vermerk bei den Titeln 8 (Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen) und 9 (Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Fahrzeuge und der maschinellen Anlagen). Die bei diesen Titeln auf Grund obigen Vermerks erfolgten Inreststellungen bilden nun den Gegenstand der eingangs erwähnten langjährigen Meinungsverschiedenheiten.

Diese Titel umfassen die gesamten Kosten für die Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der erwähnten Anlagen. Die Mittel hierfür werden der Verwaltung vom Landtage für jeden Titel in einer Summe zur Verfügung gestellt, den Direktionen aber von der Zentralinstanz durch den Wirtschaftsetat überwiesen, und zwar zerlegt nach Löhnen und Materialien (hier wieder getrennt nach gewöhnlicher Unterhaltung und Gleisumbau im Zusammenhange), sowie nach dem Bedarf für Einzelausführungen der außergewöhnlichen Unterhaltung und für einzelne Ergänzungen. Die Eisenbahnverwaltung hatte sich nun für befugt gehalten, alle Beträge in Rest zu stellen, die zur Vollendung der den Direktionen für das Etatsjahr aufgetragenen Einzelausführungen an Gleisumbau, außergewöhnlicher Unterhaltung und Ergänzungen notwendig waren, weil alle diese Beträge dem abgeschlossenen Etatsjahre wirtschaftlich angehörten. Die Oberrechnungskammer vertrat dagegen die Auffassung, daß trotz des Etatsvermerks die

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:40 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Eisenbahnverwaltung diese Beträge nur insoweit in Rest stellen dürfe, wie deren Rechts- und Entstehungsgrund im abgeschlossenen Etatsjahre liege, wie also bereits privatrechtliche Verpflichtungen übernommen seien.

Es dürfte zu weit führen, die Gründe für und gegen diese Auffassung darzulegen, für die ein dickbändiges historisches Material angezogen werden müßte. Nur darauf darf hingewiesen werden, daß die Oberrechnungskammer diese Auffassung schon im Jahre 1879 der Eisenbahnverwaltung gegenüber vertreten hatte, und daß letztere damals nachgegeben hatte, weil sie einen weiteren Kampf für aussichtslos hielt, wiewohl sie den Standpunkt der Oberrechnungskammer namentlich auch aus praktischen Gründen für sehr bedenklich hielt. Diese Vorgänge waren aber augenscheinlich in Vergessenheit geraten, da schon durch einen Erlaß vom 21. Januar 1887 (Eisenbahnverordnungsblatt S. 25) die Inreststellung in dem von der Oberrechnungskammer jetzt bekämpften Umfange angeordnet worden war, was anscheinend von dieser jahrelang unbeachtet blieb.

Bei den weiteren Verhandlungen über die von der Oberrechnungskammer zum ersten Male zur Rechnung des Jahres 1904 erhobene Erinnerung wurden namentlich die praktischen Schwierigkeiten, die aus der Auffassung der Oberrechnungskammer erwachsen, in den Vordergrund gestellt. Zu ihrem Verständnis muß vorausgeschickt werden, daß es neben der Inreststellung der Kassenreste und der jetzt im Streite befindlichen Wirtschaftsreste noch eine Inreststellung gibt, die einen ganz anderen Charakter hat. Nach einem weiteren Etatsvermerk können nämlich bei diesen Etatstiteln am Jahresschlusse auch die verbleibenden Bestände, d. h. die Beträge, die von den Etatssummen überhaupt nicht in Anspruch genommen sind, auf das folgende Jahr übertragen werden. Formell geschieht das auch durch Inreststellung, da nach der kameralistischen Buchungsweise alle Reste — ohne Rücksicht, welchen Charakter sie wirtschaftlich haben — dem Etatssoll des folgenden Jahres zuwachsen. Das hat die Wirkung, daß auch diejenigen Wirtschaftsreste, die nach der Auffassung der Oberrechnungskammer wegen mangelnden Rechts- und Entstehungsgrundes nicht in Rest gestellt werden können, doch als Bestände übertragen werden können, falls der betreffende Etatstitel im ganzen nicht überschritten wird, mit anderen Worten, daß der Standpunkt der Oberrechnungskammer nur für die Jahre der Etatsüberschreitung Bedeutung gehabt haben würde — in diesen Jahren allerdings recht tief greifende.

Die Verhältnisse bringen es nämlich mit sich, daß von den den Direktionen aufgetragenen Ausführungen stets eine größere Zahl innerhalb des Etatsjahres nicht vollendet oder auch noch nicht einmal in Angriff genommen werden kann. So sind denn beispielsweise in Rest gestellt worden:

Generated on 2019-07-31 13:39 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

im Jahre 1906 bei Tit. 8 42,1 Mill., bei Tit. 9 6,9 Mill. ℳ,
„ „ 1907 „ „ 38,0 „ „ „ 6,0 „ „,

in beiden Jahren wurde der Etat bei diesen Titeln überschritten. Es hätte also bei jedem einzelnen der vielen kleinen Bau- und Beschaffungsfonds, die den Direktionen aus diesem Titel überwiesen waren, festgestellt werden müssen, inwieweit für die noch rückständigen Ausgaben bereits ein Rechts- und Entstehungsgrund, also eine zivilrechtliche Verbindlichkeit vorlag. Welche Summe von Arbeit und Zweifelsfällen daraus erwachsen wäre, liegt auf der Hand. Bedenklicher noch war eine andere Wirkung.

Es kann keinem Zweifel unterliegen, daß in diesen Jahren eine Etatsüberschreitung überhaupt nicht entstanden wäre, wenn nur die Beträge in Rest gestellt worden wären, für die ein Rechts- und Entstehungsgrund vorlag. Nun entfällt die Mehrausgabe dieser Jahre aber vorwiegend auf die gewöhnliche Unterhaltung, insbesondere aber auf die Lohnsteigerung. Es sind z. B. dem Anschlage gegenüber mehr verausgabt worden

im Jahre 1906 beim Titel 8:
bei der gewöhnlichen Unterhaltung . . . . . 12,5 Mill. ℳ,
bei der außergewöhnlichen Unterhaltung . . . . . 7,5 „ „
desgl. im Jahre 1907 beim Titel 8,
bei der gewöhnlichen Unterhaltung . . . . . 10,2 „ „
bei der außergewöhnlichen Unterhaltung weniger 0,4 „ „.

Die nicht in Rest gestellten Beträge wären also dem folgenden Jahre zur Last gefallen und hätten hier vielleicht eine Etatsüberschreitung veranlaßt. Der Standpunkt der Oberrechnungskammer hätte demnach die Wirkung gehabt, daß das eine Jahr trotz der Mehrausgaben bei der gewöhnlichen Unterhaltung ohne Etatsüberschreitung abgeschlossen hätte, während das andere Jahr ohne solche Mehrausgaben eine Etatsüberschreitung gezeigt hätte. Denkt man sich den Fall, daß inzwischen ein Ministerwechsel eingetreten wäre, so hätte man eine völlige Verschiebung in der verfassungsmäßigen Verantwortlichkeit.

Hiernach war es für die Eisenbahnverwaltung praktisch unmöglich, auf den Standpunkt der Oberrechnungskammer zu treten. Nach langen Verhandlungen gelang es endlich, einen Ausgleich auf der Grundlage zu schaffen, daß in den Etat nachstehender Vermerk aufgenommen wird:

Bei Titel 8.

1. Die Beträge sind nach Maßgabe ihrer wirtschaftlichen Zugehörigkeit zu dem Etatsjahre veranschlagt.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:40 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Als wirtschaftlich zugehörig zum Etatsjahre sind anzsuehen:

I.

a) für Gleisumbau im Zusammenhange:
auch diejenigen Mittel, welche auf den veranschlagten, aber bis zum Jahresschluß nicht ausgeführten Gleisumbau nach Maßgabe des Gesamtsolls und der Etatsunterlagen kilometrisch entfallen:

b) für außergewöhnliche Unterhaltung und kleinere Ergänzungen und für erhebliche Ergänzungen:
die dafür nach Maßgabe des Gesamtsolls und der Etatsunterlagen an die zuständigen Behörden bis zum Schlusse des Etatsjahres überwiesenen Mittel, soweit sie für besonders veranschlagte Ausführungen und Beschaffungen bestimmt sind.

II.

Darüber hinaus die Mittel zur Fertigstellung solcher besonders veranschlagten Ausführungen und Beschaffungen der zu I genannten Art, die bereits begonnen oder wenigstens zum Teil verdungen sind, und zwar mit den bis zum Schlusse des Etatsjahres veranschlagten Beträgen.

Bei Titel 9.

1. Wie zu Ausgabe Kap. 23 Tit. 8 unter 1 erster Satz. Hinsichtlich der Mittel für außergewöhnliche Unterhaltung und Ergänzung der Fahrzeuge und der maschinellen Anlagen auch wie zu 1 unter I b und II.

Um die Tragweite dieses Vermerks zu beurteilen, muß man sich vergegenwärtigen, daß er, wenn er die bisherige Praxis der Eisenbahnverwaltung hätte festlegen wollen, etwa nachstehende Fassung hätte haben müssen:

„Als wirtschaftlich zugehörig zum Etatsjahr sind alle Ausführungen und Beschaffungen anzusehen, deren Notwendigkeit durch Überweisung der Mittel an die Eisenbahndirektionen für das Etatsjahr anerkannt worden ist."

Der tatsächlich gewählte Etatsvermerk beschränkt die Befugnis zur Inreststellung auf den Gleisumbau, die außergewöhnliche Unterhaltung und die Ergänzungen. Da aber der Minister der öffentlichen Arbeiten bei der gewöhnlichen Unterhaltung weitere Inreststellungen tatsächlich nicht vorgenommen hat, so ist auch in dieser Beziehung der neue Vermerk nur eine Bestätigung der bisherigen Praxis. Dagegen verkürzt er die bisher vom Minister der öffentlichen Arbeiten ausgeübten Befugnisse in der Beziehung, daß Ausführungen, für die die Mittel über die in den Etatsunterlagen angegebenen Summen hinaus den Direktionen überwiesen worden sind, nur in Rest gestellt werden dürfen, wenn sie begonnen sind. Es soll dadurch vermieden

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:40 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

werden, daß der Eisenbahnverwaltung über die in den Etatsunterlagen angegebenen Summen hinaus freie, für andere Zwecke verwendbare Bestände erwachsen, wenn im laufenden Etatsjahr beschlossene Ausführungen später unterbleiben, weil sie sich als untunlich erweisen. Daß die einschränkende Bestimmung zu erheblichen Unzuträglichkeiten führen wird, ist übrigens kaum anzunehmen.

Theoretisch betrachtet, trägt die Lösung allerdings allzusehr den Stempel des Kompromisses an der Stirn.

Die bisherige Praxis der Eisenbahnverwaltung betrachtete — wie schon bemerkt — als wirtschaftlich zugehörig alles das, wofür der Minister den Direktionen die Mittel zur Verrechnung für das betreffende Jahr überwiesen hatte, indem man davon ausging, daß er allein zu übersehen vermöge, welche Ausführungen und Beschaffungen durch die Gesamtlage der Verhältnisse in dem betreffenden Etatsjahre an sich geboten gewesen wären, auch wenn die Verausgabung der Beträge aus besonderen Gründen nicht möglich war. Es sollte nach Auffassung der Eisenbahnverwaltung durch den Etatsvermerk, betreffend die Veranschlagung nach der wirtschaftlichen Zugehörigkeit, der Verwaltung gerade die Möglichkeit gewährt werden, so zu verfügen, daß jedes Jahr seine Lasten auch selbst zu tragen habe, daß insbesondere Jahre mit großem Verkehrsaufschwung tunlichst auch noch mit den daraus entspringenden Ausgaben belastet würden, ebenso daß Ausgaben für besondere Ereignisse, wie Tunnel oder Brückenzerstörungen, in dem Jahre des Unfalles voll in die Erscheinung träten.

Demgegenüber sucht der neue Etatsvermerk die Merkmale der wirtschaftlichen Zugehörigkeit darin, daß die Ausführungen und Beschaffungen entweder:

a) in den Etatsunterlagen vorgesehen sind, oder
b) sich innerhalb der in den Etatsunterlagen vorgesehenen Pauschbeträge halten, oder
c) wenigstens begonnen sind, falls die Mittel darüber hinaus überwiesen werden.

Nicht begonnene Ausführungen können daher im Falle der Etatsüberschreitung nicht in Rest gestellt werden, selbst wenn es sich um Ausgaben aus einem Unfall — z. B. einem Tunneleinsturz — handelt, der sich in dem abgelaufenen Etatsjahre ereignet hat. Es kann aber zugegeben werden, daß in Fällen dieser Art meistens irgendwelche kleinere Ausgaben schon sofort zu leisten sind, so daß Fälle, in denen die Mittel für offenkundig dem Vorjahre angehörige Ausführungen nicht in Rest gestellt werden können, kaum vorkommen werden.

Im übrigen bleibt zu bemerken:

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:39 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

In den Etatserläuterungen werden nur bei der Pos. 4 des Tit. 8 die größeren Ergänzungen einzeln aufgeführt; für die außergewöhnliche Unterhaltung und die kleineren Ergänzungen, für den Gleisumbau im Zusammenhange, sowie für die Bettungserneuerung im voraus werden nur Pauschbeträge ausgeworfen. Nach dem geltenden Etatsrecht sind die Etatserläuterungen aber nicht bindend für die Verwaltung. Es sind einseitige Erwägungsgründe, zu denen der Landtag überhaupt keine amtliche Stellung nimmt. Insbesondere wird darüber nicht abgestimmt; dem Herrenhause geht der Etat sogar ohne die Erläuterungen zu. Sonach ist es eine etatsrechtliche Neuerung, daß in einem Etatsvermerk — also in einem der Abstimmung unterliegenden Teile des Etats — auf die Etatsunterlagen Bezug genommen wird. Theoretisch könnten sich daraus sogar gewisse Schwierigkeiten ergeben, z. B. wenn der Landtag von der Titelsumme — etwa bei Tit. 8 — einige Millionen abstreicht, ohne anzugeben, bei welcher Position das geschehen soll. Praktisch wird man indessen über diesen höchst seltenen Fall wohl hinwegkommen können, z. B. dadurch, daß man den Abstrich pro rata verteilt.

Auch sonst könnte der Etatsvermerk an sich bei der Ausführung zu manchen Zweifeln Veranlassung geben. Die beteiligten Ressorts haben sich aber über die wichtigsten Punkte bereits verständigt. So soll z. B. beim Gleisumbau im Zusammenhange für die nicht ausgeführten Strecken ein Betrag in Rest gestellt werden, der sich nach den Durchschnittskosten für 1 km Gleis ergibt, ohne Rücksicht darauf, wie hoch sich die Kosten für den einzelnen Fall in Wirklichkeit belaufen. Ziemlich zweifelhaft wird in der Praxis auch die Frage sein, wann eine Ausführung als begonnen anzusehen ist. Trifft diese Voraussetzung z. B. schon zu, wenn die landespolizeiliche Prüfung oder das Enteignungsverfahren eingeleitet ist, wenn Verträge mit den Gemeinden über die Leistung von Beträgen abgeschlossen sind usw.? Man wird aber auch hier abwarten können, ob sich in der Tat ernstlichere Schwierigkeiten ergeben.

Der Hauptvorzug der getroffenen Regelung ist der, daß damit eine langjährige Streitfrage aus der Welt geschafft ist. Wenn sie auch theoretisch nicht ganz befriedigen kann, so dürfte sie praktisch einen auch vom Standpunkt der Eisenbahnverwaltung aus durchaus erträglichen Zustand schaffen. Immerhin zeigt die hier geschlichtete Meinungsverschiedenheit, wie auch dem Etatsrecht tiefer liegende Prinzipien zugrunde liegen, deren Ermittlung und allmähliche Klarlegung nicht ohne Interesse ist.

Generated on 2019-07-31 13:39 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Die Canadische Überlandbahn und ihre wirtschaftliche Bedeutung[1]).

Von Dr. **Alexander Eversmann** in Hamburg.

(Mit einer Karte[2]) und zwei Kartenskizzen.)

A.

Gründung und Anlage der Bahn.

Der canadische Bund ist außerordentlich reich an stehenden und fließenden Gewässern. Es besteht insbesondere eine Wasserverbindung vom Oberen See, also von der Mitte des gewaltigen Landes, bis zum Atlantischen Ozean. Einem durchgehenden und regelmäßigen Schiffahrtsverkehr stehen indessen aus zwei Gründen große und zum Teil unüberwindbare Hindernisse entgegen.

Einmal sind die Verbindungen zwischen den Großen Seen und vor allem auch der St. Lorenz reich an Stromschnellen. Dieser Mangel ließ sich durch kostspielige Stromregulierungen und durch Kanalbauten beseitigen. Man erreichte, daß mit der Zeit eine leistungsfähige Schiffahrtsstraße vom Lorenzgolf bis zu den wichtigsten Städtendes östlichen Canada, Quebec, Montreal, Ottawa, ja bis zum Westufer des Oberen Sees hergestellt wurde.

Zweitens frieren infolge der klimatischen Verhältnisse fast sämtliche Gewässer Canadas in der zweiten Hälfte des Monats November zu, um bis Ende April eine feste Eisdecke zu tragen. Dieses Hindernis ließ sich mit künstlichen Mitteln naturgemäß nicht aus dem Wege schaffen. So muß während eines Zeitraums von über fünf Monaten in jedem Jahre die gesamte Schiffahrt ruhen. Dies bedeutet für die Städte des östlichen Canada nicht nur eine große Erschwerung des Verkehrs untereinander, sondern einen fast völligen Abschluß vom Atlantischen Ozean, das heißt vom Weltverkehr.

Als sich nun im vierten Jahrzehnt des vorigen Jahrhunderts das Eisenbahnwesen entwickelte und in den Eisenbahnen Verkehrswege ent-

[1]) Die folgende Arbeit stammt aus dem volkswirtschaftlichen Seminar von Herrn Professor Dr. Hermann Schumacher in Bonn.

[2]) Im nächsten Heft.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:39 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

standen, die man unabhängig von klimatischen Verhältnissen während des ganzen Jahres benutzen konnte, da begrüßte man auch in den Stammprovinzen des heutigen canadischen Bundes, in Quebec und Ontario, diese neue technische Errungenschaft mit großer Freude. Mit Recht sah man in ihr ein Mittel, die bisherigen kläglichen Verkehrsverhältnisse von Grund aus zu ändern.

Das Ziel, das man zunächst erstrebte, ergab sich aus den Mängeln des bisherigen Verkehrsmittels; man wollte sowohl die einzelnen Städte der Provinzen Ontario und Quebec miteinander als auch mit den vorzüglichen, während des ganzen Jahres eisfreien Häfen der Küstenprovinzen, mit St. John und Halifax, durch Bahnen verbinden. Die Lösung des zweiten Teils dieser Aufgabe mußte durch den Verlauf der politischen Grenze erschwert und damit hinausgeschoben werden; denn um eine ganz auf canadischem Boden verlaufende Verbindung zu bekommen, mußte man um den zwischen die Stamm- und Küstenprovinzen sich schiebenden Unionsstaat Maine herumgreifen, also im Vergleich mit der Luftlinie einen beträchtlichen Umweg machen.

Dieses verkehrspolitische Programm erfuhr mit der Herausbildung und Vergrößerung des canadischen Bundes, zu dem sich 1867 die Stamm- und die östlichen Küstenprovinzen zusammengeschlossen hatten, eine bedeutende Erweiterung. Sollte dieses junge politische Gebilde, dem sich bald die mittleren und 1871 die westlichen Teile des Britischen Nordamerika angliederten, nicht nur ein geographischer Sammelbegriff sein[1]), sondern tatsächlich eine wirtschaftliche und politische Einheit bilden, wollte man die weiten Flächen des Inneren besiedeln und damit erst die Möglichkeit gewinnen, die ungeheueren Bodenschätze zu heben und die Fruchtbarkeit der Prärien zu benutzen, von der man immer mehr überzeugt wurde, dann war die Erbauung von Eisenbahnen von den Stammprovinzen nach dem Westen die notwendige Voraussetzung, besonders da es westlich der Großen Seen vollends an natürlichen Verkehrsstraßen gebrach, die man, wenn auch nur zur Not, hätte gebrauchen können.

Wie suchte man nun die Lösung dieser sich stets vergrößernden Aufgabe zu erreichen?

Die einzelnen Teile des heutigen canadischen Bundes folgten als britische Kolonien zunächst dem Vorgehen des Mutterlandes,

---

[1]) Canada besitzt einen Flächenraum von 8 451 568 qkm, einschließlich Neu Fundlands, das sich bis heute dem canadischen Bund noch nicht angeschlossen hat, sogar ein solches von 9 699 568 qkm; damit ist Canada größer als die Vereinigten Staaten von Amerika (9 404 000 qkm) und ungefähr ebenso groß wie Europa (9 $^3/_4$ Millionen Quadratkilometer.)

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:39 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

überließen also den Bau und Betrieb der Eisenbahnen der Privatinitiative. Bald sah man aber ein, daß man in einem so außerordentlich dünn besiedelten, wirtschaftlich noch unentwickelten Lande wie Canada auf diese Weise nicht weiterkam. 1849, zu einer Zeit, da man in den benachbarten Vereinigten Staaten schon ernstlich an den Bau von Überlandbahnen dachte, zählte man in ganz Britisch-Nordamerika erst 54 Meilen Eisenbahnen. Diese beschämende Tatsache war für die bereits 1841 geeinten Stammprovinzen um so bedenklicher, als in den benachbarten Unionsstaaten das Eisenbahnnetz immer dichter und vollkommener wurde und den Verkehr nach Süden abzulenken drohte. Dies lag aber keineswegs im Interesse eines wirtschaftlich vorwärtsstrebenden Landes.

1849 brach man daher durch den Erlaß der *Railway Aid Act of Canada* mit dem bisherigen Vorgehen und ging zu einer sehr weitgehenden Unterstützungspolitik über. Durch Gewährung von Barvorschüssen, Übernahme von Eisenbahnwerten, durch niedrig verzinsliche Darlehen, Zinsgarantien und Landschenkungen suchte man das Privatkapital für den Bau canadischer Eisenbahnen zu interessieren.

Der Erfolg dieser Politik ließ dann auch nicht lange auf sich warten. 1867, im Geburtsjahr des größeren canadischen Bundes, betrug die Länge der Bahnen in den zusammengeschlossenen canadischen Provinzen bereits 2278 Meilen. Das Ziel, das man zunächst erstrebt hatte, war mit einigen Abänderungen erreicht worden. Die wichtigsten Städte und Ortschaften der Provinzen Ontario und Quebec waren untereinander durch Bahnen verbunden, und das bedeutendste damalige Eisenbahnsystem, die im Jahre 1851 gegründete *Grand Trunk* Eisenbahn, die mit ihren (1867) 905 Meilen die beiden Stammprovinzen in allen Richtungen durchquerte, stellte auch eine Verbindung mit einem eisfreien Hafen am Atlantischen Ozean her, allerdings nicht mit einem canadischen, sondern mit Portland im Unionsstaate Maine. So erklärt es sich, daß die Regierung im Jahre 1867 mit Rücksicht auf die Verschuldung der Kolonie, die auf Grund des Gesetzes von 1849 bereits $ 61 000 000 [1]) gezahlt hatte, die Gewährung weiterer Unterstützungen an Eisenbahngesellschaften zunächst einstellte. In rascher Folge schlossen sich nun aber dem Bunde der östlichen Provinzen die übrigen Teile des Britischen Nordamerika an. Die Provinz Britisch Columbia machte ihren Anschluß von der ausdrücklichen Zusicherung abhängig, daß eine vom Atlantischen bis zum Stillen Ozean reichende Bahn gebaut würde. Das, was man bis 1867 auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens erreicht hatte, genügte also nach kurzer Zeit nicht mehr; denn jetzt wurde es in wirt-

[1]) Kupka : Canada und seine Eisenbahnen. Archiv 1909, S. 357.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:40 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

schaftlicher, politischer und militärischer Hinsicht eine Lebensfrage für den canadischen Bund, einmal die östlichen Küstenprovinzen durch eine ganz auf canadischem Boden verlaufende Bahn mit den Stammprovinzen, sodann diese durch eine sogenannte Überlandbahn mit den mittleren Provinzen und mit Britisch Columbia zu verbinden. Daher nahm die Bundesregierung unter dem Druck der neuen politischen Verhältnisse die im Jahre 1867 aufgegebene Unterstützungspolitik nach kurzer Zeit mit neuer Tatkraft wieder auf und krönte sie durch die Gründung der *Canadian Pacific Railway Company*, deren Aufgabe es war, das neue und weitgesteckte Ziel auf dem Gebiete des canadischen Verkehrswesens zu erreichen.

War also die Bundesregierung und das Parlament erst nach 1867 und 1871 gezwungen, dem Plane näherzutreten, eine Überlandbahn zu bauen, so hatten sich einzelne weitblickende Männer doch schon lange mit diesem großartigen Plane beschäftigt, ohne allerdings im Kreise ihrer Landsleute Verständnis oder auch nur Beachtung zu finden. Dies erklärt sich zur Genüge daraus, daß noch weit dringendere verkehrspolitische Aufgaben ihrer Lösung harrten. Bereits im Jahre 1847, rund zwei Jahrzehnte vor der Gründung des größeren canadischen Bundes, schrieb ein Major Carmichael-Smith einen offenen Brief über dieses Projekt an den Richter Haliburton und legte einen Plan der Strecke bei, wie er sie sich dachte:

This great national Railway from the Atlantic to the Pacific is the great link required to unite in one powerful chain the whole English race, which will be the means of enabling vessels steaming from our magnificent Colonies — from New Zealand, Van Diemen's Land, New South Wales, New Holland, from Borneo and the West Coast of China, from the Sandwich Islands and a thousand other places — all carrying the rich productions of the East, to land them at the commencement of the West, to be forwarded and distributed throughout our North American Provinces and delivered within thirty days at the ports of Great Britain[1]).

In doppelter Hinsicht ist dieses Schreiben bedeutungsvoll, einmal, weil sich die Ingenieure der späteren Canadischen Überlandbahn im wesentlichen dem beigelegten Plan anschlossen, sodann weil der Verfasser die Bedeutung der Bahn für den Welthandel in den Vordergrund rückt, die sie in diesem Umfang nicht erreicht hat und erreichen konnte. Ihre hervorragend wirtschaftliche und politische Bedeutung für Canada selbst wird hingegen nicht hervorgehoben.

[1]) Croal: The Canadian Pacific Railway. London 1906 S. 5—6.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:43 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Ein Jahr später verlangte derselbe Verfasser[1]) *the employment of the people and the capital of Great Britain in her own colonies, at the same time assisting emigration, colonisation and penal arrangements, by undertaking the construction of a great national railway between the Atlantic and Pacific, from Halifax Harbour, Nova Scotia, to Fraser's River, New Caledonia.*

Mit diesen Worten gab Carmichael einen Weg an, auf dem man die schwierige Aufgabe der Ansiedlung und Beschäftigung der vom Hunger vertriebenen irischen Auswanderer, die zu jener Zeit eine der wichtigsten Tagesfragen Englands war, in einer für Mutterland und Kolonie gleich vorteilhaften Weise lösen konnte. Da auch hervorragende englische Politiker ähnlicher Ansicht waren, schloß sich ihr auch die canadische Regierung insoweit an, als sie der Regierung des Mutterlandes 1851 vorschlug, die irischen Auswanderer nach Canada zu leiten, um sie dort beim Bau, wenn auch nicht der von Carmichael erhofften Überlandbahn selbst, so doch ihres bescheidenen, aber wichtigen Anfanges, nämlich der Verbindung Halifax—Quebec, zu verwenden.

Diese Strecke kam aber voraussichtlich nur während der Wintermonate zu voller Bedeutung, war also für eine private Erwerbsgesellschaft wenig verlockend. Deswegen wollte die Regierung diese Linie von Staatswegen bauen und betreiben. Den Staatskredit konnte man aber zur damaligen Zeit nur wenig anspannen; deswegen ging man die Regierung des Mutterlandes um Unterstützung an, die diese, so wähnte man, sicher gewähren würde. Man half ihr ja die irische Frage lösen, verpflichtete sie also zu Dank und wollte außerdem die Beihilfe für eine Strecke, an deren Vollendung auch das Mutterland lebhaftes Interesse haben mußte. Da aber diese Vorschläge in England auf unfruchtbaren Boden fielen, blieb im nächsten Jahrzehnt alles beim alten, wenn man davon absieht, daß der Bau der Strecke Halifax—Quebec doch von einer Privatgesellschaft in Angriff genommen wurde, allerdings unter weitgehender Unterstützung der heimischen Regierung.

Mitte der sechziger Jahre wurde der Bau einer Überlandbahn wieder lebhaft besprochen, die Möglichkeit ihrer Ausführung aber allgemein verneint. Verschiedene Ingenieure waren dem Plan Carmichaels näher getreten, aber zu dem Ergebnis gekommen, daß seine Verwirklichung wegen der notwendigen Überschreitung des Felsengebirges, wenn auch nicht technisch unmöglich, so doch so kostspielig und zeitraubend sei, daß sich kein Kapitalist finden würde, der auch nur einen Pfennig für dieses phantastische Wagnis zu opfern bereit sei. So berichtete Sir Charles Dilke nach

---

[1]) Croal: a. a. O. S. 6.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:40 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

London, daß die *American Pacific Railroad*, an ihrem einen Ende täglich zwei, an ihrem anderen täglich eine Meile fortschreitend, 1869 oder 1870 den Stillen Ozean erreichen würde, während die canadische Linie stets ein Traum bleiben müßte[1]).

Fünf Jahre später war es aber bereits eine Ehrenpflicht der Bundesregierung geworden, diesen *Traum* zu verwirklichen. Sir John Macdonald, der hervorragende canadische Premier- und Eisenbahnminister, dessen Wirken für das canadische Verkehrswesen nicht genug gewürdigt werden kann und von dem die konservative Partei mit Recht rühmt, daß die Vollendung der ersten Canadischen Überlandbahn nicht zum letzten sein Werk gewesen sei, setzte bereits im Jahre 1872 durch, daß die Regierung derjenigen Gesellschaft, die den Bau der Bahn übernehmen wollte, $ 30 000 000 in bar und 50 Millionen acres Land zu übergeben versprach[2]). Macdonald wollte aber der zu gründenden Gesellschaft nicht die Ausführung der gesamten von Ozean zu Ozean reichenden Linie überlassen, sondern sie zwischen Regierung und Gesellschaft derart teilen, daß die Regierung die schon lange geplante, aber immer noch nicht vollendete Verbindung von Montreal über Quebec nach Halifax und St. John, die Gesellschaft die Linie von Montreal nach dem Stillen Ozean bauen sollte. Diese Teilung erwies sich in der Folge als ein Fehler Macdonalds. Als nun trotz der außerordentlich verlockenden Anerbietungen keine Gesellschaft für den Bau der Überlandbahn zustande kam und als auch die *Grand Trunk* Eisenbahn, die bedeutendste und leistungsfähigste canadische Bahn, die Ausführung des Plans mit dem Bemerken ablehnte, daß sie sich davon keinen Vorteil für ihr Netz versprechen könne[3]), ging Macdonald die Regierung des Mutterlandes erneut um Unterstützung an. Diese zeigte sich etwas weniger zurückhaltend als im Jahre 1851, kam aber doch den Wünschen der Kolonie nur in sehr bescheidenem Maße entgegen. Sie übernahm für einen Teil der Regierungsstrecke, die im Jahre 1875 unter dem Namen *Intercolonial Railway of Canada* vollendet und dem Verkehr übergeben wurde, die Zinsgarantie, war aber nicht zu bewegen, die Ausführung der eigentlichen Überlandbahn zu fördern. Da Macdonald außerdem im Jahre 1873 nach dem Sturz der konservativen Partei sein Amt abgeben mußte, geschah in den nächsten beiden Jahren nichts für die Verwirklichung des Plans.

Die Provinz Britisch Columbia verlangte aber immer energischer die Ausführung des ihr gegebenen Versprechens, und so entschloß sich die liberale Regierung, auch den Bau der eigentlichen Überlandbahn von

[1]) Croal : a. a. O. S. 7.
[2]) Kupka : a. a. O. S. 359.
[3]) Kupka : a. a. O. S. 361.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:40 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Staats wegen zu beginnen. 1876 fing man mit den Arbeiten an, sowohl im Westen — in Britisch Columbia, als auch im Osten — westlich von Fort William am Oberen See. Aber nur äußerst langsam und schleppend schritt der Bau voran; die Schuld schob man der mangelnden Tatkraft der liberalen Regierung zu, die denn auch im Jahre 1878 gestürzt wurde, zumal da Macdonald in geschickter Weise vor den Neuwahlen erklärt hatte, daß die Konservativen, falls sie zur Regierung kämen, die Vollendung der Überlandbahn als ihre Hauptaufgabe betrachten würden. Macdonald sah sehr wohl ein, daß die Absicht der Liberalen, die Bahn als Staatsunternehmen zu bauen, nie zu einem Ziel führen würde. Ein so riesiges Unternehmen paßte in den staatlichen Organismus Canadas mit seiner parlamentarischen Regierungsform nicht hinein, außerdem ging die Beendigung der Bahn über die finanziellen Kräfte des Landes, das bereits $ 21 750 000 [1]) nur für Vermessungen und für die Arbeiten westlich vom Oberen See hatte aufbringen müssen. Mit dieser Summe hatte man in 2 ½ Jahren nur rund 450 Meilen fertiggestellt. Macdonald nahm daher seinen ursprünglichen Plan, den Bau der Überlandbahn einer Gesellschaft zu übertragen, wieder auf und suchte mit einflußreichen Finanzmännern in Verbindung zu treten, unter denen als die bedeutendsten Mr. Duncan Mc. Intyre und Mr. James J. Hill zu nennen sind.

Hill, der Sohn eines kleinen canadischen Landmanns, war zunächst Handlanger auf den Werften am Mississippi, dann Fuhrmann im Dienst der Hudson Bay Gesellschaft gewesen und war allmählich durch Spekulationen zu einem kleinen Kapital gekommen[2]). Schon früh hatte er den Wert des canadischen Westens und die verheißungsvolle Zukunft einer canadischen Überlandbahn erkannt und als selten unternehmungslustiger und tatkräftiger Mann demgemäß gehandelt. Die Liberale Regierung hatte, um möglichst rasch an die Prärie-gebiete heranzukommen, den Bau der Überlandbahn westlich vom Oberen See beginnen lassen. Die Lücke zwischen dem Westufer des Oberen Sees und Ostcanada konnte während der Sommermonate und in erster Linie für den Frachtverkehr von der Schiffahrt ausgefüllt werden. Da diese aber im Winter völlig versagte und auch im Sommer für den Personenverkehr zu zeitraubend war, beschloß man die fertiggestellten Strecken durch den Bau einer kurzen Zweiglinie von Winnipeg nach Emerson an der Unionsgrenze mit dem Eisenbahnnetz der Vereinigten Staaten, und zwar mit der *St. Paul and Pacific* Eisenbahn in Verbindung zu bringen. War jene Zweiglinie fertiggestellt, mußte die *St. Paul and Pacific* Eisenbahn aus

---

[1]) Croal: a. a. S. 9.

[2]) Nach van Oss. American Railroads, London 1893, S. 653 ff.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:40 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

dem Einströmen von Einwanderern und Arbeitern, sowie aus lebhaftem Frachtverkehr von und nach den Baubezirken reichlichen Gewinn ziehen. Hill erkannte, daß dieses in der Vergangenheit mehrfach bankrotte Unternehmen, dessen Aktien größtenteils in holländischem Besitz waren, mit dem weiteren Vordringen der Canadischen Überlandbahn in die fruchtbaren Prärieprovinzen einer glänzenden Zukunft entgegenging. Deswegen beschloß er, die Werte dieser Bahn, die seit dem verhängnisvollen Jahre 1873 einen besonders niedrigen Kurs hatten, zu erwerben. Da ihm die nötigen Mittel fehlten, suchte er zu diesem Zweck das Interesse und die Unterstützung der Direktoren der Bank von Montreal, der Herren George Stephen und R. B. Angus, zu gewinnen. Bald hatte er eine Gesellschaft minnesotascher und canadischer Geldleute zustande gebracht, in deren Namen der Eisenbahningenieur Mr. Donald Smith, der spätere Lord Strathcona, die Aktionäre der *St. Paul and Pacific* Eisenbahn auskaufte und die Kontrolle über diese Bahn gewann, als deren Leiter James J. Hill bestellt wurde. 1879 wurde sie in die *St. Paul-Minneapolis and Manitoba* Eisenbahn umgewandelt. Dieses kleine Unternehmen war der Anfang der heutigen *Great Northern,* jener mächtigen Bahn Hills. Damit war Hill an der weiteren Entwicklung der Canadischen Überlandbahn lebhaft interessiert und, als der Ruf an ihn erging, sofort bereit, sich an der neuen Gesellschaft zu beteiligen.

Mr. Duncan Mc. Intyre, ein Großhändler aus Montreal, hatte hauptsächlich das Geld zum Bau der *Canada Central* hergegeben, die von Montreal aus in westlicher Richtung nach dem Nipissing See führte. Als der Erbauer dieser Bahn, Senator Foster, starb, kam Mc. Intyre in den Besitz der Linie. Im Eisenbahnwesen Laie, suchte er diese Bahn möglichst rasch und vorteilhaft zu veräußern. Die Strecke Nipissing See—Montreal war nun ohne Schwierigkeiten in die zu erbauende Überlandbahn einzufügen, ja ihr gegebener Ausläufer nach Osten. Daher trat Mr. Duncan Mc. Intyre mit Macdonald in Verbindung, um von ihm das Versprechen zu erhalten, daß die zu gründende Gesellschaft die *Canada Central* übernehmen würde. Da Mc. Intyre nicht mit leeren Händen kam, sondern weitgehende Wahlunterstützung der von Hill und Mr. Donald Smith gegründeten Finanzgesellschaft, mit der er wiederum in Beziehung stand, in Aussicht stellte, sagte Macdonald Entgegenkommen bei der Übernahme der *Canada Central* und der Unterstützung der neuen Gesellschaft zu. Die konservative Partei kehrte nun aus den Wahlen von 1878 wirklich siegreich heim, und damit hatte Macdonald, gestützt auf die Hillsche Finanzgesellschaft, freie Bahn für die Erreichung seines Zieles.

Nun mußte aber noch das Interesse englischer und französischer Geldleute geweckt werden, denn mit der Hillschen Finanzgesellschaft allein

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:40 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

ließ sich das Unternehmen, das aller Voraussicht nach einen gewaltigen Kapitalbedarf haben würde, nicht ins Leben rufen. Daher reisten im Jahre 1880 unter Macdonalds Leitung führende Mitglieder der canadischen Regierung nach London, wo man aber noch völlig unter dem Eindruck des oben erwähnten Berichtes von Sir Charles Dilke stand, der durch die kläglichen Ergebnisse der bisherigen Arbeiten vollauf bestätigt zu sein schien. Dies hatte Macdonald nicht anders erwartet und deswegen in weiser Voraussicht neue eingehende Vermessungen und Berechnungen aufstellen lassen. So konnte er berichten, daß die geplante Überlandbahn die gefürchteten *Rocky Mountains* in einer Höhe von nur 3 650 Fuß überwinden konnte, gegenüber 7 000 und 8 000 Fuß[1]), den höchsten Punkten der *Central Pacific* und *Union Pacific.* Der Direktor der *Intercolonial Railway of Canada* Sir Sandford Flemming hatte die Kosten der ganzen Strecke von Port Arthur bis zum Stillen Ozean, 1956 Meilen, einschließlich der Kosten für die schon vollendete Linie vom Oberen See bis Winnipeg, aber ausschließlich der Aufwendungen für Vermessungen und für die Zweiglinie zur Unionsgrenze auf $ 60 000 000 geschätzt[2]). Im Besitz dieser Belege konnte Macdonald die englischen und französischen Geldleute für sein Unternehmen gewinnen und bereits Anfang September nach Canada melden, daß er ein Abkommen mit einer Londoner Bankfirma, einer New Yorker Finanzgemeinschaft und einem Pariser Bankier abgeschlossen habe. Die beteiligten Persönlichkeiten waren: George Stephen und Duncan Mc. Intyre aus Montreal, J. S. Kennedy aus New York, R. B. Angus und J. J. Hill aus St. Paul, Morton Rose & Co. aus London und Kohn Reinach & Co. aus Paris.

Am 16. Februar 1881 wurde die Gesellschaft nun endlich nach fast dreijährigen Verhandlungen unter dem Namen *Canadian Pacific Railway Company* gegründet, und zu ihrem Vorstand die Herren George Stephen, Duncan Mc. Intyre, J. S. Kennedy, R. B. Angus, J. J. Hill, H. Stafford Northcote, P. du Grenfell, C. D. Rose — die drei letzteren als Vertreter der englischen Interessenten — und Baron Reinach aus Paris bestellt[3]). Als Mitleiter des neuen Unternehmens war es Mr. Duncan Mc. Intyre ein leichtes, seine persönlichen Interessen wahrzunehmen. Er erreichte, daß noch in demselben Jahre die *Canada Central* mit der neuen Überlandbahn vereinigt wurde, deren Bau im Osten damit erst bei Callendar am Nipissing See zu beginnen brauchte.

Die Gesellschaft war nun gegründet, aber die Öffentlichkeit stand dem Unternehmen ablehnender denn je gegenüber. Man hielt die Ausführung

---

[1]) Croal : a. a. O. S. 9.

[2]) Croal : a. a. O S. 10.

[3]) Croal a. a. O. S. 11/12.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:40 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

des Planes ziemlich allgemein für eine wahnsinnige Idee, man glaubte, daß die Canadische Überlandbahn auf Jahrzehnte hinaus nicht einmal ihre Betriebskosten werde decken können. Als die ersten Bonds der Gesellschaft auf der New Yorker Börse untergebracht werden sollten, schrieb beispielsweise die Londoner Zeitung *Truth* am 1. September 1881: Wir geben zu, daß die New Yorker große Spieler sind, daß sie sogar zuzeiten verwegen werden, trotzdem ist es fast unmöglich zu glauben, daß sie solche Narren sein sollten, ihr Geld in dieses verrückte Projekt zu stecken. Ich würde eher glauben, daß sie ihr gutes Geld für die praktische Verwendung von Eisbergen hergeben würden[1]).

Dieses und andere ähnlich ungünstige Urteile waren aber zunächst für die Bahn entschieden von großem Vorteil, denn sie wirkten mit, die Bedingungen, unter denen die Gesellschaft den Bau übernahm, besonders günstig zu gestalten. Die ganze Linie wurde in vier Abschnitte geteilt, die *Eastern* vom Nipissing See bis zum Oberen See — 650 Meilen, die *Lake* vom Oberen See nach Selkirk (bei Winnipeg) — 406 Meilen, die *Central* von Selkirk nach Kamloop's Lake (Britisch Columbia) — 1 350 Meilen und die *Western* von Kamloop's Lake nach Port Moody[2]) am Stillen Ozean — 215 Meilen. Für den Bau der *Eastern* erhielt die Gesellschaft $ 10 000 000 in bar und 6 250 000 acres Ländereien. Sie führte durch das vollkommen unfruchtbare und schwer zugängliche Gelände am Oberen See, so daß es sehr fraglich war, ob dieser Teil der Bahn jemals seine Betriebskosten werde decken können, zumal da östlich Port Arthur der Wettbewerb der Wasserbeförderung fühlbar werden mußte. Für das finanzielle Gedeihen der Gesellschaft selbst war diese Frage nicht von entscheidender Bedeutung, denn sie erhielt eine annähernd gleich lange Strecke, die *Lake* mit 406 und die *Western* mit 215 Meilen, von der Regierung betriebsfertig ohne jede Gegenleistung überwiesen. Der tatsächliche Wert dieser beiden Strecken für die Gesellschaft wird sehr verschieden angegeben; die Ausweise der Bundesregierung behaupten, daß sie einen Wert von $ 35 000 000 besäßen. Dagegen wandte William van Horne, der spätere Präsident der Gesellschaft, in einer Verhandlung vor der *Interstate Commerce Commission* im Jahre 1889 in New York wohl mit Recht ein, daß diese Summe den Betrag darstelle, den die Bundesregierung bis zur Gründung der Gesellschaft für die Ausführung des Planes insgesamt ausgegeben habe. Da aber in ihr auch die Ausgaben für die Vermessung der ganzen Linie enthalten seien, die

---

[1]) Nach *Canadian Pacific Railway Co.,* herausgegeben vom Bankhaus Sig. H. Rosenblatt & Co. New York 1909. S. 7.

[2]) Wegen der Unzulänglichkeit des Hafens von Port Moody wurde 1887 Vancouver, einige Meilen von diesem entfernt, zum Endpunkt bestimmt.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:40 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Gesellschaft sich aber für die Linienführung der noch ungebauten Strecken anders als die Ingenieure der Regierung entschieden habe, könnten zum mindesten die Vermessungskosten nicht in Ansatz gebracht werden; außerdem würde auch die fertiggestellte Strecke von der Gesellschaft erheblich billiger als von der Regierung gebaut worden sein, so daß der Wert der *Lake* und der *Western* seiner Meinung nach höchstens mit etwa $ 15 000 000 angesetzt werden könnte. Der bei weitem schwierigste Teil war die *Central*, denn sie hatte das Felsengebirge zu überschreiten. Deswegen erhielt die Gesellschaft für diese Strecke $ 15 000 000 in bar und 18 750 000 acres Ländereien.

Im ganzen bekam sie also $ 25 000 000 in bar und 25 Millionen acres Land. Außerdem überließ die Regierung der Gesellschaft das Gelände, das für das Bett der Bahn und für Bahnhofsgebäude usw. erforderlich war, kostenfrei, natürlich nur in insoweit als dabei Regierungsländereien in Frage kamen. Für ihren gesamten Landbesitz wurde ihr Steuerfreiheit auf die Dauer von 20 Jahren zugebilligt, und endlich konnte sie sämtliche für den Bau erforderlichen Materialien zollfrei nach Canada einführen.

Selbst in einem an die Unterstützungspolitik gewöhnten Lande wie Canada machten diese weitgehenden Beihilfen berechtigtes Aufsehen, aber man hielt die bisher besprochenen doch für durchaus angemessen. Eine Bestimmung machte hingegen viel böses Blut, nämlich die Zusicherung der Regierung, auf die Dauer von 20 Jahren keiner Gesellschaft die Genehmigung zu erteilen, die der Hauptlinie westlich vom Oberen See im Durchgangsverkehr Wettbewerb zu machen geeignet war, und auch keine Gesellschaft zuzulassen, die etwa südlich der Hauptlinie eine Linie von dieser ausgehend zur Unionsgrenze bauen würde. Der zweite Teil dieser berüchtigten Monopolklausel wurde aber bereits im Jahre 1888 unter Zustimmung der Gesellschaft beseitigt. Anlaß dazu hatte die lebhafte Gegnerschaft sowohl der Regierung und der Bevölkerung von Manitoba, die in dieser Bestimmung eine Beeinträchtigung ihrer Interessen sahen, als auch der Eisenbahngesellschaften der Vereinigten Staaten gegeben. Van Horne sagte darüber in der erwähnten Verhandlung vor der *Interstate Commerce Commission: It was soon found, that this monopoly would be impracticable, that it would cause a good deal of trouble, and it was finally proposed to wipe it out*[1]). Nun sah man aber voraus, daß diese Maßnahme die Unterbringung von Werten der Gesellschaft auf dem Londoner Markt, auf den man hinsichtlich der Befriedigung des Kapitalbedarfes angewiesen war, erschweren würde. Um diese Gefahr gegenstandslos zu machen, kam die Regierung der

[1]) Nach dem Bericht der Interstate Commerce Commission: Transportation interests of the United States and Canada. Washington. 1889, S. 232.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:40 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Canadischen Überlandbahn in anderer Weise entgegen. Sie garantierte auf die Dauer von 50 Jahren 3 ½ % Zinsen auf $ 15 000 000 Obligationen, ein Betrag, den die Gesellschaft in den drei Jahren nach Aufhebung des Monopols voraussichtlich aufzunehmen genötigt war. Als Sicherheit für die immerhin mögliche Belastung erhielt die Regierung die gesamten Ländereien der Überlandbahn zu einem angenommenen Preise von 1 $ 10 Cts. für den acre verpfändet[1]).

Das Aktienkapital wurde in seiner Höchstsumme auf $ 100 000 000 festgesetzt, aber nicht auf einmal, sondern in Abschnitten ausgegeben. Endlich mußte die Gesellschaft sich verpflichten, den Bau der ganzen Strecke von Callendar bis Port Moody spätestens bis zum 1. Mai 1891 fertigzustellen, und als Sicherheit für die Einhaltung dieser Frist eine Summe von $ 1 000 000 bei der Regierung hinterlegen. Diesen Betrag und die Gelder für verschiedene vorbereitende Arbeiten brachte sie durch Einforderung einer Einzahlung von 30 % auf $ 5 000 000 Stammaktien auf, die die genannte Gesellschaft im Februar 1881 gezeichnet hatte[2]).

Nachdem diese außerordentlich günstigen Bedingungen vom Bundesparlament genehmigt worden waren, mußte die Verwaltung der Canadischen Überlandbahn nun aus zwei Gründen danach streben, das ungünstige Urteil der öffentlichen Meinung über den Wert des canadischen Westens und die von ihm in letzter Linie bedingten finanziellen Aussichten des Unternehmens zu zerstören: Erstens, um vom Publikum die erforderlichen Gelder erhalten zu können, da das schwierige Projekt mit der Unterstützung der Regierung allein noch nicht ausführbar war. Zweitens, um nicht nur Arbeiter für den Bau der Strecke zu bekommen, sondern um diesen auch die Niederlassung in den von der Bahn durchzogenen Gebieten schmackhaft zu machen. Zur Erreichung dieses Zweckes bot sie zunächst Land entlang ihrer Linie zu $ 2 ½ für den acre unter Gewährung einer ratenweisen Zahlung aus und versprach außerdem noch einen Nachlaß von

[1]) Über das der Canadischen Überlandbahn gewährte Monopol finden sich in der Literatur mehrfach Widersprüche. In einigen Abhandlungen wird eine Änderung der Monopolklausel überhaupt nicht erwähnt, andere wiederum sprechen von einer Aufhebung des gesamten Monopols. Da eine *Charter* der Gesellschaft nicht zu erhalten war, konnte die Frage nicht zweifelsfrei gelöst werden. Sicher ist, daß der zweite Teil der Klausel, festgelegt in § 15 der *Charter*, aufgehoben worden ist. Aus dem oben erwähnten Bericht der Interstate Commerce Commission S. 232 ff., aus den Mitteilungen der Railroad Gazette New York 1888 S. 62, 439, 542 und 704 und aus einem Artikel der Railway News London aus dem Jahre 1893 glaube ich annehmen zu müssen, daß der erste Teil des Monopols tatsächlich bis zum Jahre 1901 bestanden hat.

[2]) Croal: a. a. O. S. 12.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:40 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

50 %, wenn die überlassenen Ländereien teils in drei, teils in fünf Jahren ausreichend kultiviert worden waren[1]).

Das genügte aber allein noch nicht, sie mußte mit Tatsachen über die Eignung der unermeßlichen Prärigebiete für den landwirtschaftlichen Betrieb aufwarten können. Soweit die Provinz Manitoba in Betracht kam, wo seit dem Beginn des Bahnbaus schon Niederlassungen bestanden, hatte es die Verwaltung leicht, sie brauchte nur die Ernteergebnisse zu veröffentlichen. Für 1881 betrugen sie nach einer im Herbst jenes Jahres herausgegebenen Flugschrift[2]):

Weizen:	acres unter Kultur. . . .	126 635
	Ertrag in bushels	3 458 475
	„ „ „ f. d. acre	28
Gerste:	acres unter Kultur. . . .	14 036
	Ertrag in bushels	560 560
	„ „ „ f. d. acre	40
Hafer:	acres unter Kultur. . . .	68 128
	Ertrag in bushels	3 521 770
	„ „ „ f. d. acre	56.

In den übrigen Gebieten der Prärie mußte die Verwaltung selbst erst Untersuchungen veranlassen; bisher lagen nur oberflächliche Berichte von Reisenden vor, die besagten, daß die Niederschläge dort recht gering seien, und daß das kümmerlich wachsende Gras eine bleiche Farbe habe. Ein von der Gesellschaft nach den nordwestlichen Gebieten entsandter Sachverständiger berichtete aber im wesentlichen folgendes: Dort, wo man das leichte und trockene Gras abgebrannt hatte, war es möglich gewesen, in ein bis zwei Wochen eine neue Ernte zu erzielen; wenn also genug Feuchtigkeit vorhanden ist für Gras, muß erst recht genug für Getreide da sein, dessen Wurzeln tiefer eindringen. Das Fehlen der Niederschläge ist unter diesen Umständen nur ein Vorteil, denn es macht die Ernte sicherer. Die Reinheit und Trockenheit der Luft und der beständige frische Luftzug machen das Klima für Ansiedler angenehm und gesund. Auf Grund dieses recht günstigen Berichtes entschloß sich die Verwaltung, grundlegende Versuche mit dem Anbau von Getreide und anderen Nutzpflanzen zu machen. Sie entsandte eine Truppe von Arbeitern, die die Aufgabe hatten, in Zwischenräumen von etwa 20 Meilen je einige acres Land aufzupflügen. Im nächsten Frühjahr wurden dann verschiedene Samenarten in diese roh aufgerissenen Äcker gelegt und Pflanzen ein-

[1]) Croal: a. a. O. S. 12.

[2]) Croal: a. a. O. S. 13.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:40 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

gesetzt [1]). Das Ergebnis war über alles Erwarten gut und wurde von der Gesellschaft gleichzeitig mit der Aufforderung zu neuen Kapitalzeichnungen veröffentlicht.

So war es ihr bis zum Jahre 1883 gelungen, ihre Werte verhältnismäßig leicht unterzubringen; im Herbst 1883 trat aber ein Umschwung ein. Das Privatkapital zeigte sich sehr zurückhaltend, nicht infolge Mißtrauens gegen die Canadische Überlandbahn, deren erste Veröffentlichungen im Gegenteil aufklärend und ermunternd gewirkt hatten, sondern wegen der allgemeinen wirtschaftlichen Lage. Die Natur, die Nordamerika während mehrerer Jahre außerordentlich reiche Ernten geschenkt hatte, begann zu knausern, eine Krisis mit den gewöhnlichen Begleiterscheinungen setzte ein. Unter diesen Umständen war von privater Seite kein neues Geld zu annehmbaren Bedingungen zu bekommen, was für die Gesellschaft und für ganz Canada um so unerfreulicher war, als nach den Fortschritten der Arbeiten zu erwarten stand, daß der Bau der gesamten Strecke bei genügender Kapitalbeschaffung schon in 3—4 Jahren beendet sein würde. Ein Stocken der Bauarbeiten wollte die Regierung aber auf jeden Fall verhindern, deswegen beschloß sie, der Verwaltung zu Hilfe zu kommen und auf ein neues Abkommen einzugehen.

Sie erklärte sich bereit, der Canadischen Überlandbahn im ganzen etwa $ 35 000 000 bis zum Mai 1891 gegen 5 % Zinsen zu leihen, und übernahm es — gegen Hinterlegung von Sicherheiten in Höhe von $ 15 942 645 [2]) durch die Gesellschaft — einen dreiprozentigen Zins auf $ 65 000 000 des Aktienkapitals bis zum 17. August 1893 zu garantieren[3]). Aus den etwa erzielten Überschüssen durften bis zu 2 % jährlich Extradividenden verteilt werden. Die Gesellschaft mußte sich nun aber verpflichten, den Bau ihrer Hauptlinie bis zum Mai des Jahres 1886 fertigzustellen. Den Rest des Aktienkapitals, $ 35 000 000, hielt die Regierung in Händen, um ihn unter eigener Leitung zu verkaufen und den Erlös in erster Linie zur Tilgung des Darlehns zu verwenden.

1885 wurde das Aktienkapital auf $ 65 000 000 verringert, die in Händen der Regierung befindlichen $ 35 000 000 eingezogen und für den gleichen Betrag hypothekarisch sichergestellte Obligationen ausgegeben, die während der Jahre 1884—1886 auf den Markt gebracht wurden.

---

[1] Croal a. a. O. S. 14.

[2]) Croal a. a. O. S. 15.

[3]) Diese und die folgenden Angaben sind dem oben erwähnten Bericht der *Interstate Commerce Commission*: *Transportation interests of the United States and Canada*, Washington 1889, S. 228—235 sowie den in Poor's Manual wiedergegebenen Jahresberichten der Gesellschaft entnommen.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:40 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Schon im Jahre 1886 konnte die Gesellschaft die Schuld, die sie in der geldknappen Zeit bei der Regierung hatte aufnehmen müssen, begleichen. Von dem Erlöse der Obligationen zahlte sie in bar etwa $ 25 000 000 zurück, der Rest von $ 10 000 000 wurde durch Rückgabe von etwa 7 000 000 acres an die Bundesregierung getilgt. Der Erfolg, den dieses Abkommen hatte, bewies, daß die schweren Vorwürfe des Leichtsinns und der Verschwendung öffentlicher Gelder, die man gegen die Regierung wegen der abermaligen Unterstützung der Canadischen Überlandbahn vielerorts erhoben hatte, durchaus unberechtigt waren.

Der Bau der Linie von Callendar über Port Arthur am Oberen See nach Port Moody schritt überraschend schnell seiner Vollendung entgegen, rund 5½ Jahre vor dem zuerst vereinbarten Zeitpunkt. Unter gewaltigen Anstrengungen gelang es der Gesellschaft, das Riesenwerk in 4½ Jahren zu vollenden, eine Leistung, die von der Tatkraft der Verwaltung und ihrer Ingenieure ein beredtes Zeugnis ablegt. Am 18. Mai 1885 war die letzte Schiene auf der Strecke Callendar—Port Arthur gelegt worden, und am 19. Mai, also einen Tag später[1]), ging der erste Zug auf dieser Teilstrecke ab, der, um gleichsam auf die hervorragend politische Bedeutung der neuen Bahn hinzuweisen, die *Montreal Artillery* nach dem Nordwesten brachte, wo sie bei der Niederwerfung eines Aufstandes von Mestizzen und Indianern verwendet werden sollte. Die schwierigste Abteilung, die *Central*, war im November 1885 ebenfalls fertiggestellt worden, der durchgehende Verkehr wurde auf ihr aber erst im Sommer 1886 aufgenommen. Der erste bis zum Stillen Ozean fahrende Zug verließ Montreal am 26. Juni 1886, um 136 Stunden später Port Moody zu erreichen. Er brachte — dies ist wiederum charakteristisch — Kriegsmaterial von Quebec nach dem Stillen Ozean[2]); die erste Kaufmannsware, die er beförderte, war Jamaikazucker, der in Halifax raffiniert, nach der Küste des Stillen Ozeans gesandt wurde[2]).

Sehen wir die bereits 1881 angekaufte *Canada Central* als Bestandteil der Überlandbahn an, so beträgt deren Länge von Montreal bis Vancouver 2 897,7 Meilen. Das Bestreben der Gesellschaft und der Regierung, die Bahn möglichst rasch zu vollenden, kam naturgemäß auch in ihrer ganzen Anlage zum Ausdruck. Man wählte eine ziemlich gerade Linienführung, von der man in den unerschlossenen und unbesiedelten Gebieten West Ontarios und der Prärieprovinzen fast nur wegen Geländeschwierigkeiten abzuweichen brauchte. Der einzige Punkt, den die Linie unbedingt berühren

---

[1]) Croal : a. a. O. S. 18.

[2]) Nach einer Veröffentlichung der canadischen Regierung, wiedergegeben bei Croal : a. a. O. S. 19.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:40 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

mußte, war Port Arthur am Oberen See. So biegt sie denn auch am nördlichsten Punkt des Sees, den sie, von Montreal aus in nordwestlicher Richtung vordringend, erreicht, nach Süden um, um nach Port Arthur und dem unweit von ihm gelegenen Fort William zu führen. Von diesen Orten geht es dann über Winnipeg durch den Süden der Provinzen Manitoba, Saskatchevan und Alberta ziemlich genau parallel dem 49. Breitengrad, der Landesgrenze, zum Fuß des Felsengebirges, das am Kicking Horse Paß in 1 600 Meter Seehöhe überschritten wird. In Britisch Columbia ist die gerade Linienführung naturgemäß ausgeschlossen; die Bahn muß sich durch die verschiedenen Längstäler der Gebirge, die quer zu ihrer allgemeinen Richtung liegen, in zahlreichen Biegungen und Krümmungen hindurchwinden, bis sie das Tal des Fraser Flusses erreicht, dem sie bis Vancouver folgen kann. Aber nicht nur die Linienführung, sondern auch die Anlage der Bahn im einzelnen war von dem Bestreben, rasch an das Ziel zu kommen, beeinflußt worden. So wiesen vor allen Dingen die Strecken nördlich vom Oberen See und in der Provinz Britisch Columbia starke Steigungen und scharfe Krümmungen auf, während der Unterbau der gesamten Strecke nur für leichtere Züge berechnet war. Solange der Verkehr nur gering war, ließ sich dieser Mangel ertragen, als er aber mit zunehmender Besiedelung stark anschwoll, mußte die Anlage der Bahn vielerorts mit teilweise gewaltigen Kosten von Grund aus geändert werden. Die eingleisige Strecke konnte den immer größer werdenden Anforderungen nur genügen, wenn ihr Unterbau, die Steigungen und Krümmungen die Beförderung langer und schwerer Züge erlaubten. So sehen wir denn mit der Vervollkommnung und dem Ausbau des Schienennetzes die Verbesserungsarbeiten an der Strecke selbst Hand in Hand gehen.

B.

Vervollständigung der Bahn.

Mit der Eröffnung des Betriebes auf der Überlandbahn von Montreal nach Port Moody war man in der Entwicklung des canadischen Verkehrswesens ein gutes Stück vorwärts gekommen. Die Gesellschaft hatte die ihr zunächst gestellte Aufgabe gelöst: Die einzelnen Glieder des canadischen Bundes waren nunmehr durch eine eiserne Schienenkette miteinander verbunden; damit war die tatsächliche Beherrschung und Verwaltung des gewaltigen Landes von der politischen Zentrale in Ottawa aus gewährleistet und der wirtschaftliche Austausch zwischen Ost und West ermöglicht.

Aber die Gesellschaft selbst hatte sich ihr Ziel weiter gesteckt, wenn sie bei ihrer Gründung gleichsam als Entgelt für die beispielslose Unterstützung versprochen hatte, *to cooperate in the important work of sett-*

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:43 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

ling up the country, developing its resources and promoting the general prosperity of the whole people of the dominion [1]). Diese Zusicherung bezog sich in erster Linie auf die mittleren, sogenannten Prärieprovinzen und auf Britisch Columbia. Daß in diesem westlichen Canada der eine Schienenstrang der Überlandbahn nur die Grundlage für die *Besiedlung und für die Nutzbarmachung der reichen Bodenschätze zum Wohle des gesamten Landes* abgeben konnte, ist ohne weiteres klar, wenn man erwägt, daß diese Provinzen zusammen an Größe das europäische Rußland übertreffen. Die Gesellschaft mußte also, um ihrer großen wirtschaftlichen Aufgabe gerecht zu werden, ihren einen Schienenstrang zu einem Schienennetz ausbauen. Bei dieser Vervollständigung der Überlandbahn mit dem Ziel, ein großes Eisenbahnsystem zu schaffen, deckte sich aber das private Erwerbsinteresse der Gesellschaft zunächst nicht durchweg mit dem Gesamtinteresse des Landes. Die Gesellschaft strebte danach, im Osten des Dominiums, wo sich schon ein reges Wirtschaftsleben entwickelt hatte, festen Fuß zu fassen, um ihr Unternehmen möglichst rasch gewinnbringend zu gestalten, das Gesamtinteresse verlangte, daß die Canadische Überlandbahn den Schwerpunkt ihrer weiteren Ausdehnung zunächst im Westen des Dominiums suchte.

Dieser Interessengegensatz war durch die Konzessionsbestimmungen künstlich verschärft worden. Die Regierung hatte der Gesellschaft versprochen, da ihre ursprüngliche Hauptlinie nur bis Callendar am Nipissing See reichen sollte, eine Weiterführung der Bahn bis zu den östlichen Provinzen aber eine Notwendigkeit war, alle ihre Bestrebungen, die auf einen Ausbau des Systems durch Kauf oder Bau im Osten des Nipissing Sees hinausliefen, auf das nachdrücklichste zu unterstützen. Diese Zusicherung bezweckte wohl in erster Linie eine Weiterführung der Hauptlinie von Callendar nach Montreal und Quebec, die Gesellschaft strebte aber danach, sich überhaupt im Osten des Landes, also auch südlich der Überlandlinie und in den atlantischen Küstenprovinzen rasch auszudehnen. Um die Wirkungen dieses Interessengegensatzes abzuschwächen, um also auch die Vervollständigung der Bahn im Westen sicherzustellen, gewährte die Regierung der Gesellschaft im Jahre 1890 auf die Dauer von 20 Jahren eine jährliche Beihilfe von $ 180 000, die dem Ausbau des Netzes im Westen dienen sollten [2]).

---

[1]) Nach einer auf der Brüsseler Weltausstellung von der Gesellschaft verteilten Flugschrift.

[2]) Kupka: a. a. O. S. 359. Einen Beleg für diese Angabe habe ich in den einschlägigen Quellen nicht gefunden. Doch wird mehrfach von einer neuen bedeutenden *cash subsidy* gesprochen, mit der wohl die obige Unterstützung gemeint ist.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:43 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die Vervollständigung des Systems konnte nun in vierfacher Weise vorgenommen werden:

1. durch Bau neuer Linien,
2. durch Ankauf bereits bestehender Strecken,
3. durch Verträge — hauptsächlich Pachtverträge — mit anderen Eisenbahngesellschaften und
4. durch Erwerb der Kontrolle über andere schon vorhandene Unternehmungen.

Das nächstliegendste und in manchen Gebieten Westcanadas vorerst allein mögliche Mittel zur Vergrößerung war der Bau neuer Linien, während in Ostcanada und auf dem Gebiet der Vereinigten Staaten, soweit wie möglich, die anderen Mittel zur Anwendung kamen, da man mit ihnen das Ziel rascher erreichte und außerdem den durch Neubauten unvermeidlichen Konkurrenzkampf mit diesen bereits bestehenden Linien vermied. Welches der drei Mittel — Kauf, Pacht oder Kontrolle — man wählte, war in den meisten Fällen eine Frage finanzieller Zweckmäßigkeit.

Wie wir oben sahen, hatte sich Sir John Macdonald die *Canadian Pacific Railway* zunächst nur als Überlandbahn gedacht, die in Montreal an die *Intercolonial Railway of Canada* anschließen sollte. Bald mußte er aber einsehen, daß dieses Zusammenarbeiten der beiden Bahnen den Interessen der atlantischen Küstenprovinzen nicht genügte. Der Weg über die *Intercolonial Railway of Canada* zu den Stammprovinzen bedeutete für sie einen recht beträchtlichen Umweg, sie verlangten daher von der Bundesregierung den Bau einer Abkürzungslinie durch den Staat Maine. Notgedrungen mußte diese nachgeben; sie gewährte der von der *Intercolonial Railway of Canada* kontrollierten *Intercolonial Railway of Maine* eine jährliche Unterstützung von $ 186 000 auf die Dauer von 20 Jahren für den Bau einer Linie von Montreal nach St. John. Da es aber aus politischen Gründen unzweckmäßig war, wenn die canadische Regierung, der ja die *Intercolonial Railway of Canada* gehörte, eine auf Gebiet der Vereinigten Staaten verlaufende Bahn kontrollierte, willigte Macdonald ein, daß die canadische *Atlantic and Northwestern* Eisenbahn, die weitgehende Konzessionen zum Bau von Bahnen östlich vom Nipissing See besaß, die Aktien der *Intercolonial Railway of Maine* aufkaufte. Über jene erstrebte und gewann die Canadische Überlandbahn die Kontrolle, womit weitgehende Folgen sowohl für die Gesellschaft als auch für die Regierung verbunden waren. Jene hatte mit einem Schlage ihre Überlandbahn zu einer, und zwar zu der noch heute einzigen transkontinentalen Linie Nordamerikas vervollständigt und damit zugleich in der atlantischen Küstenprovinz Neu Braunschweig Fuß gefaßt, dieser erwuchs

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:41 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

eine recht empfindliche Konkurrenz für ihre *Intercolonial Railway of Canada.* Aus dem erhofften Zusammenarbeiten der beiden Linien wurde ein Gegeneinanderarbeiten, da die Canadische Überlandbahn der Staatsbahn die Frachten für die Küstenprovinzen nicht mehr in Montreal, sondern frühestens in St. John übergab, indem sie diese bis dorthin auf ihren eigenen Linien beförderte [1]). So erklärt es sich, daß die *Intercolonial Railway of Canada,* die wegen der Konkurrenz der Schiffahrt auf dem St. Lorenzstrom überhaupt nur in den Wintermonaten zu ihrer vollen Bedeutung kommen konnte, in den ersten Jahrzehnten ihres Bestehens selten mehr als die Betriebskosten deckte und in den letzten Jahren einen durchschnittlichen jährlichen Betriebsausfall von etwa $ 40 000 aufwies. Dieses für die Finanzen des canadischen Bundes wenig erfreuliche Resultat hätte sich vielleicht vermeiden lassen, wenn Macdonald die *Intercolonial Railway of Canada* der neuen Überlandbahn gleich bei ihrer Gründung übergeben hätte.

Da die atlantischen Küstenprovinzen das hauptsächliche Arbeitsfeld der canadischen Staatsbahn waren, setzte die Regierung den Ausdehnungsbestrebungen der Canadischen Überlandbahn in diesen Gebieten starken Widerstand entgegen. Die Genehmigung zum Bau neuer Linien erhielt sie nur für Abzweigungen von einer von ihr gepachteten Strecke[2]), die von St. John entlang der Grenze des Unionstaates Maine führte, nicht aber für eine mehrfach nachgesuchte eigene Verbindung von St. John nach Halifax. Selbst die Mitbenutzung der zwischen diesen beiden Städten arbeitenden Staatsbahn wurde ihr 1908 verweigert. So blieb der Canadischen Überlandbahn als einziges Mittel, sich in der Provinz Neu Schottland ein neues Arbeitsfeld zu schaffen, die Erwerbung einer schon bestehenden Linie übrig. Diese leitete sie im Jahre 1910 durch Ankauf der Aktien der *Dominion Atlantic* Eisenbahn ein, die in 247 Meilen Länge von Yarmouth nach Truro, also entlang der Westküste Neu Schottlands führt. Für die kleine Strecke Truro—Halifax hat ihr die Regierung die Mitbenutzung der Staatsbahn zugestanden.

Obgleich letztere ebenfalls eine Linie zwischen Montreal und Quebec, und zwar auf dem rechten Flußufer, besaß, mußte die Bundesregierung gemäß ihrem oben erwähnten Versprechen der Canadischen Überlandbahn bei der Herstellung einer eigenen Verbindung zwischen diesen beiden wichtigen Hafenstädten am St. Lorenzstrom behilflich sein. Da die *North Shore* Eisenbahn in fast gerader Linie von Montreal nach Quebec auf

---

[1]) 1890 wurde ein Abkommen über den Verkehrsaustausch zwischen den beiden Gesellschaften in St. John getroffen.

[2]) Der *New Brunswick* Eisenbahn.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:41 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

dem linken Flußufer führte, beschloß die Canadische Überlandbahn, keine neue Strecke zu bauen, sondern jene Gesellschaft zu erwerben. Bei der Ausführung dieses Beschlusses stieß sie zum erstenmal recht fühlbar mit der *Grand Trunk* Eisenbahn zusammen.

Diese Bahn hatte sich seit ihrem Bestehen als Störenfried unter den größeren Atlantischen Eisenbahngesellschaften der Vereinigten Staaten und Canadas erwiesen und mehrfach den Anlaß zum Ausbruch der berüchtigten nordamerikanischen Eisenbahnkriege gegeben. Ihrer Gewohnheit blieb sie auch der Canadischen Überlandbahn gegenüber bis auf den heutigen Tag treu; allerdings war sie in gewisser Weise durch das Verhalten der Regierung wie der Überlandbahn selbst zu einer feindlichen Stellungnahme getrieben worden. Dieser war nämlich bei ihrer Gründung die Verpflichtung auferlegt worden, für ihre Strecken östlich vom Oberen See mit keiner Eisenbahngesellschaft einen sogenannten Poolvertrag, jenes beliebte Mittel zum Ausschalten des Wettbewerbes, einzugehen. Darin glaubte die *Grand Trunk* Eisenbahn wohl mit Recht einen direkt gegen sie gerichteten unfreundlichen Zug der Bundesregierung sehen zu müssen, zumal die Canadische Überlandbahn noch vor der Vollendung ihrer Hauptlinie dazu überging, sich in den Provinzen Quebec und Ontario, dem Hauptarbeitsfeld der *Grand Trunk* Eisenbahn, energisch auszubreiten. Planvoll ging sie nunmehr gegen alles vor, was mit der Canadischen Überlandbahn nur irgendwie zusammenhing; ihre Veröffentlichungen wurden Lügen gestraft, auf den Börsen verbreitete sie die schwärzesten Berichte über die Finanzen der Gesellschaft, und sie klagte die Regierung an, gewaltige Staatskapitalien für ein Unternehmen geopfert zu haben, das zu vollständiger finanzieller Unfruchtbarkeit verdammt sei. Als nun die Canadische Überlandbahn die *North Shore* Eisenbahn erwerben wollte, kam ihr die *Grand Trunk* Eisenbahn durch Ankauf der Aktien zuvor, obwohl sie bereits eine eigene Verbindung von Montreal nach Quebec besaß. Erst die bestimmte Zusage der Regierung, der Canadischen Überlandbahn die Mittel zum Bau einer neuen Linie zwischen diesen beiden Städten zur Verfügung stellen zu wollen[1]), veranlaßte die *Grand Trunk* Eisenbahn, den Kauf rückgängig zu machen, so daß die *North Shore* Eisenbahn noch in demselben Jahre 1886 in den Besitz der Canadischen Überlandbahn überging.

Der Beweggrund für die weiteren Ausdehnungsbestrebungen in den Provinzen Ontario und Quebec, bei denen die Gesellschaft nicht mit erneuten Unterstützungen, aber auch nicht mit dem Widerstand der Bundesregierung zu rechnen hatte, war erstens der erklärliche Wunsch, an dem schon verhältnismäßig hochentwickelten Wirtschaftsleben der Stammprovinzen und

[1]) Croal: a. a. O. S. 22.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:41 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

an dem regen Güteraustausch zwischen ihnen und den benachbarten Unionsstaaten Anteil zu haben, aus ihnen Gewinn zu ziehen. Deswegen erwarb die Gesellschaft schon früh teils durch Bau, teils durch Kauf und Pacht eigene Linien von Montreal und Ottawa nach Toronto, der blühenden Hauptstadt Süd Ontarios[1]). Ferner verband sie diese drei wichtigen Städte durch zahlreiche Strecken mit den Eisenbahnnetzen der Neu England Staaten, sowie der Staaten New York und Michigan. Die wichtigsten derselben sind die Linien Sudburry (w. vom Nipissing See)—Sault Ste. Marie, Toronto—Fort Erie (gegenüber Buffalo), Toronto—Windsor (gegenüber Detroit in Michigan), Toronto—Suspension Bridge (Niagarafalls) u. a. m.

Da sich der Verkehr zwischen Ost- und Westcanada in den Sommermonaten neben der Hauptlinie der Gesellschaft von Montreal und Ottawa nach Port Arthur auch der Schiffahrt auf den Großen Seen zwischen den Hafenplätzen an der Westküste Süd-Ontarios und Port Arthur sowie Fort William bedienen konnte, erstrebte und gewann sie zweitens eigene Anschlußstrecken von den Verkehrsmittelpunkten Ostcanadas nach den wichtigen Umschlagsplätzen an der Georgian Bay und am Huron See, wie Owen Sound und Goderich.

Im Verkehr zwischen allen den genannten Städten stand sie aber im Wettbewerb hauptsächlich mit der *Grand Trunk* Eisenbahn; so wurden drittens eine Reihe von Verbindungen erworben, deren Bau oder Ankauf lediglich aus Konkurrenzrücksichten geboten erschien, also dem Bestreben entsprangen, zwischen zwei Orten oder Gebieten eine kürzere und raschere Verbindung zu erlangen, als sie die Konkurrenzlinie bisher dem Verkehr bot. Dieser Beweggrund trat nach dem Jahre 1903, in dem die mit der *Grand Trunk* Eisenbahn eng verbundene *Grand Trunk Pacific* Eisenbahn gegründet wurde, in den Vordergrund. Von diesem Zeitpunkt an beschränkte sich der Wettbewerb zwischen den beiden Bahnen nicht mehr auf Ostcanada, sondern ergriff auch den Verkehr zwischen Ost- und Westcanada. Aus diesem Grunde beschloß die Canadische Überlandbahn unter anderem in den Jahren 1904 und 1906 den Bau zweier wichtiger Linien, der Strecke Sudburry—Kleinburg (w. von Toronto), die im Verein mit der Hauptlinie eine direkte Verbindung von Südontario nach Westcanada herstellte, und der Strecke Victoria Harbor (am Ostufer der Georgian Bay) —Peterborough (n. ö. von Toronto), mit der sie eine kürzere Linie als bisher von der Georgian Bay nach Montreal und Ottawa gewann.

Viertens vervollständigte sie ihr Netz im Osten aus Gründen, die an Bedeutung gegenüber den bisher genannten zurückstanden und wobei auch nur der Bau oder Ankauf kleinerer Strecken in Frage kam.

---

[1]) Vor allem durch Pacht des *Ontario and Quebec* Systems (1883).

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:41 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Um den besonderen Wünschen des Holzhandels gerecht zu werden, legte sie von ihrer Hauptlinie aus, zwischen Quebec und Sudburry, mehrere Stichbahnen nach Norden in die Waldgebiete Quebecs und Ontarios. Für die Kohlenversorgung ihrer gesamten östlichen Linien kamen einmal die Kohlenfelder der Insel Cape Breton, sodann die Kohlengebiete der Unionsstaaten Ohio und Pennsylvanien in Betracht; die Atlantischen Küstenprovinzen und Quebec konnten die Kohle Cape Bretons billig auf dem Wasserwege beziehen, während Ontario, vor allem im Süden, auf die Kohle der Vereinigten Staaten angewiesen war. Um ihren Bezug sicher zu stellen und zu verbilligen, erwarb die Gesellschaft 1904 die *Tilsenburg-Lake Erie and Pacific* Eisenbahn, die ihr Schienennetz mit Port Burwell am Eriesee verband, von wo aus Dampferverbindungen nach den Kohlengebieten Ohios und Pennsylvaniens bestanden.

Hatte sich die Canadische Überlandbahn im Osten darauf beschränkt, ihre Linien mit den Eisenbahnnetzen der benachbarten Unionsstaaten in Verbindung zu bringen, so ging sie im Westen einen großen Schritt weiter. Sie gewann die Kontrolle über drei wichtige Bahnen der Vereinigten Staaten, die *Minneapolis St. Paul and Sault Ste. Marie* Eisenbahn, die *Duluth South Shore and Atlantic* Eisenbahn (beide zusammen im Volksmund kurz *Soo Lines* genannt), und im Jahre 1908 die *Wisconsin Central.* Rechtlich wurde ihr dies ermöglicht durch eine Bestimmung des im Jahre 1871 zwischen den Vereinigten Staaten und Canada abgeschlossenen Eisenbahnvertrages. Darin war gesagt, daß canadische Bahnen und Bahnen der Vereinigten Staaten im Wege des Kaufs oder der Pacht ihre Kontrolle auf Bahnen der Vereinigten Staaten sowie canadische Bahnen erstrecken und so ihr Netz über das eigentliche Staatsgebiet hinaus ausdehnen durften.

Zwischen der Canadischen Überlandbahn und den *Soo Lines* hatte seit dem Entstehen der letzteren eine Art Kapitalverwandtschaft bestanden. Die unter J. J. Hill und Duncan Mc. Intyres Führung zusammengekommene Finanzgesellschaft löste sich nämlich nach der Gründung der Canadischen Überlandbahn nicht auf, sondern blieb zur Finanzierung weiterer Eisenbahnunternehmungen zunächst bestehen. Allerdings hatte sich J. J. Hill bereits 1883 von ihr getrennt, wohl aus dem Grunde, um sich ganz dem weiteren Ausbau der *St. Paul and Pacific* Eisenbahn widmen zu können[1]). 1887 und 1888 war die Finanzgesellschaft bei der Gründung der *Minneapolis,*

---

[1]) Bei der Neuwahl zum Vorstand der Canadischen Überlandbahn im Frühjahr 1883 ließ sich Hill nicht wiederwählen. Vor der *Insterstate Commerce Commission* erklärte er diesen Schritt folgendermaßen: *I sold out my interest in the Canadian Pacific. I saw that a conflict was coming and I said: We will part friends.*

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:41 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

St. Paul and Sault Ste. Marie Eisenbahn sowie der *Duluth South Shore and Atlantic* Eisenbahn stark beteiligt. Erstere aus vier[1]) bisher selbständigen Gesellschaften bestehend, führte von den Schwesterstädten Minneapolis und St. Paul mit ihrer Hauptlinie nach Sault Ste. Marie und mit mehreren kleineren Linien durch den Weizenstaat Nord Dakota bis zum Missouri, letztere verband Superior und Duluth am Oberen See ebenfalls mit Sault Ste. Marie und St. Ignace und berührte mit einer kleinen Abzweigung Houghton, auf der in den Oberen See vorspringenden Halbinsel Keweenaw gelegen. Man darf wohl als sicher annehmen, daß die spätere enge Verbindung der *Soo Lines* mit der Canadischen Überlandbahn von den Herren der Finanzgesellschaft von vornherein beabsichtigt war. Zur Zeit ihrer Gründung ging der Bau der von Sudburry nach Sault Ste. Marie führenden Zweiglinie dieses Unternehmens seiner Vollendung entgegen und wurde die Kontrolle über die den Sault Ste. Marie Kanal überspannende Brücke durch die drei Gesellschaften angebahnt. Die in Sault Ste. Marie zusammenhängenden Netze gewährten den Städten Superior und Duluth sowie Minneapolis und St. Paul eine kürzere Verbindung nach dem Osten und dem Atlantischen Ozean als irgendeine andere amerikanische Bahn[2]). Die Canadische Überlandbahn war also der gegebene Ausläufer der *Soo Lines* nach Osten, und die drei Gesellschaften waren demgemäß auf ein Zusammenarbeiten angewiesen. So lag es nahe, daß die losere Form der Personalunion zu einer engen Verschmelzung durch Kontrolle ausgebaut wurde. Nachdem dieser Schritt im Juni 1890 getan und die Folgen der schweren Krisis von 1893 überwunden waren, nahm die Gesellschaft auch auf dem Gebiet der Vereinigten Staaten eine planmäßige Vervollständigung ihres Netzes vor.

Der Ausbau der beiden kontrollierten Unternehmungen erfolgte zunächst lediglich in dem Bestreben, ihren Eigenverkehr zu fördern. Die von Minneapolis und St. Paul nach Westen und Nordwesten führenden Zweiglinien wurden verlängert und durch mehrere Verästelungen miteinander verbunden. Damit stieß man aber schon auf die Konkurrenz der immer mächtiger werdenden Unternehmungen J. J. Hills, zu deren Hauptarbeitsfeld ebenfalls die Weizenstaaten Nord Dakota und Minnesota gehörten. Der Streit brach offen aus, als die Canadische Überlandbahn, was von ihrem Standpunkt aus das einzig richtige war, 1891 beschloß, die nordwestliche Zweiglinie der *Soo Lines*, die die Grenze von Saskatchevan schon beinahe erreicht

---

[1]) Der *Minneapolis, Sault Ste. Marie and Atlantic*, der *Minneapolis and Pacific*, der *Minneapolis and St. Croix* und der *Aberdeen, Bismarck and Northwestern* Eisenbahn.

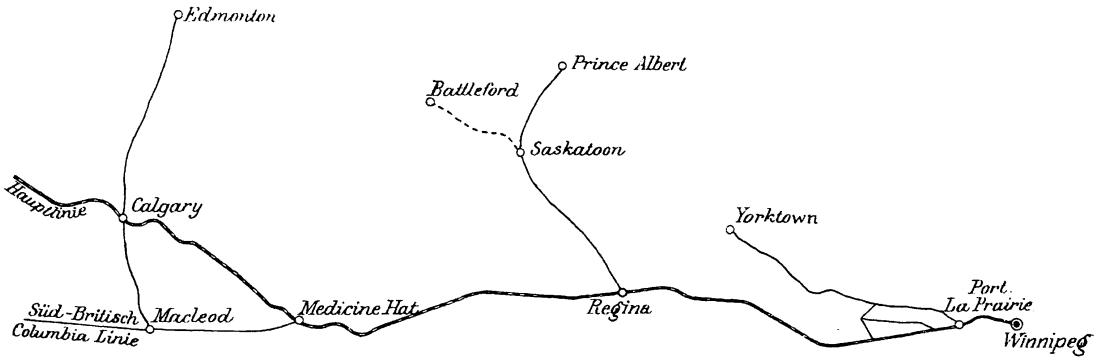
[2]) Beispielsweise beträgt die Entfernung Duluth—Montreal über Sault Ste. Marie etwa 1000, Duluth—New York über Chicago etwa 1 400 Meilen.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:41 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

hatte, mit ihrer canadischen Hauptlinie in dieser Provinz zu verbinden. Damit waren die Hillschen Bahnen nicht mehr die einzigen Verbindungen zwischen Westcanada und Minneapolis—St. Paul. So stand auch hier der weitere Ausbau bald unter dem Zeichen der Konkurrenz, zunächst ausschließlich mit den Hillschen Bahnen. Die Gesellschaft verband, abgesehen von einer weiteren Verdichtung der beiden Netze, die *Soo Lines* durch Erwerb einer Linie von Minneapolis nach Emerson an der Unionsgrenze auch mit ihren Strecken in der Provinz Manitoba. Als Hill eine eigene Verbindung für seine *Great Northern* nach Chicago gefunden hatte, folgte die Canadische Überlandbahn seinem Beispiel und ließ durch die *Soo Lines* die *Wisconsin Central* aufkaufen, die ihnen ebenfalls einen wertvollen Anschluß nach Chicago gab, da diese Bahn von Minneapolis und St. Paul über Manitowoc und Milwaukee nach Chicago, alle drei am Michigansee gelegen, führte.

Die Vervollständigung der Bahn in den drei Prärieprovinzen vollzog sich nördlich der Hauptlinie Winnipeg—Calgary, der am Fuß des Felsengebirges gelegenen Hauptstadt von Alberta, bis 1901 unter dem Schutze des Monopols. Die Gesellschaft suchte die Erschließung dieser Gebiete in der Weise zu fördern, daß sie von der Hauptlinie aus Stichbahnen in den Norden der drei Provinzen vorschob, so von Portage La Prärie (Manitoba) nach Yorktown, von Regina, der Hauptstadt Saskatchevans, nach Prince Albert und Battleford, von Macleod (Alberta) über Calgary nach Edmonton, einer alten Niederlassung der Hudson Bay Company.

In rohen Umrissen zeigte das Netz in der Prärie nördlich der Hauptlinie folgende Form:



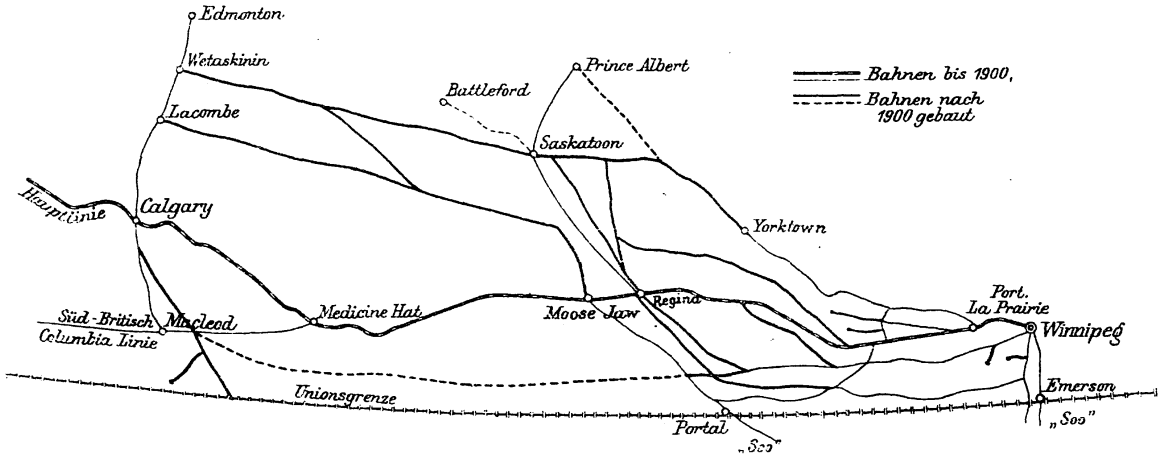
Trotz der ihr von 1890 an gewährten erneuten Unterstützung hatte sie aber diese Stichbahnen nicht auf eigene Kosten erbaut; sie waren vielmehr Eigentum der *Manitoba and Northwestern*, der *Qu'Appelle Long Lake and Saskatchevan* und der *Calgary and Edmonton* Eisenbahn und wurden von ihr nur auf Grund von Pacht- und ähnlichen Verträgen

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:41 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

betrieben. Nur im Südosten von Saskatchevan und im Süden von Manitoba, in denen die fruchtbarsten Teile der Prärie liegen, und die, zuerst mit Bahnen versehen, auch schon verhältnismäßig dicht besiedelt waren, ging sie, abgesehen von der bereits im Jahre 1887 erfolgten Pachtung der *Manitoba and Southwestern,* geleitet von höheren Gewinnaussichten, auch tatkräftig mit Neubauten vor. So legte sie von Moose Jaw, in der Mitte von Süd-Saskatchevan gelegen, die erwähnte Anschlußlinie an die *Soo Lines* und zwischen dieser und der Zweiglinie nach Emerson mehrere Parallelbahnen zu ihrer Hauptlinie.

Der weitere Ausbau (vom Ende der 90 er Jahre an) stand aber unter dem Zeichen einer neuen Situation, denn die liberale Regierung, die seit 1896 nach langer Pause wieder am Ruder war, sah es als ihre Hauptaufgabe an, andere Gesellschaften im Nordwesten des Landes zuzulassen und durch Unterstützungen lebensfähig zu machen, sobald sie rechtlich dazu in der Lage war. Dies tat sie dann auch im Jahre 1903 durch die Unterstützung der bereits seit längerer Zeit von der Regierung Manitobas geförderten *Canadian Northern* und ganz besonders der *Grand Trunk Pacific.* Außerdem ging Hill seit Ende der 90 er Jahre von Süden her immer energischer zum Angriff über. Was die Unterstützung von 1890 und die Klagen der Farmer nicht vermocht hatten, gelang jetzt mit einem Schlage. Seit Ende der 90 er Jahre kam die jährliche Zunahme der Meilenzahl der Gesellschaft in erhöhtem Maße den Prärieprovinzen zugute. Jetzt gebot ihr das eigene Interesse, in den vom Konkurrenzkampf bedrohten Provinzen ihr Netz so rasch wie nur irgend möglich auszubauen, und zwar nicht nur durch Bau neuer Linien, sondern auch durch Erwerb solcher Linien, die sie bisher nur gepachtet hatte.

Ein Blick auf die untenstehende Skizze zeigt deutlich, daß die Vervollständigung seit 1901 eine andere Tendenz trägt. Man baute zunächst



Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:41 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

fast keine neuen von der Hauptlinie ausgehenden Stichbahnen mehr, sondern suchte den an den bisherigen Linien entstandenen Siedelungen möglichst rasche Verbindungen mit Winnipeg, dem großen Einfallstor des Westens, zu geben.

Kaum war die *Grand Trunk Pacific* gegründet worden, als die Canadische Überlandbahn die Aktien der *Calgary and Edmonton* Eisenbahn aufkaufte, um einen Übergang der dieser Gesellschaft gehörenden Linie Macleod—Calgary—Edmonton in den Besitz der neuen Überlandbahn zu verhindern. Wie notwendig dieser Ankauf gewesen war, zeigte sich 1906, als ihr bei Erneuerung des Pachtvertrages mit der *Qu'Appelle-Long Lake and Saskatchevan* Eisenbahn die *Canadian Northern* zuvorkam, so daß sie dieser Linie verlustig ging. Indem sich nun die Verdichtung des Netzes in der oben angegebenen Weise vollzog, entstanden im ganzen vier vom Fuß des Felsengebirges kommende und in Winnipeg einlaufende Linien, zwei nördlich und eine südlich der ursprünglichen Hauptlinie, die ihrerseits wiederum durch zahlreiche Zweiglinien miteinander verbunden wurden[1]). In der Provinz Britisch Columbia endlich lag der Schwerpunkt der Vervollständigung südlich der Hauptlinie, wo sie durch kein Monopol geschützt wurde. Reiche Kohlen- und Erzlager im Süden der Überlandlinie harrten ihrer Erschließung. In diese Gebiete drang die Canadische Überlandbahn zunächst durch kleine Stichbahnen, die zu den Nordenden der größeren Seen dieser Provinz führten, vor, während deren Südspitzen durch kurze Linien mit den Kohlen- und Erzgegenden verbunden wurden. Auch hier stieß sie früh auf die Konkurrenz der Hillschen Bahnen.

Hill hatte aus zwei Gründen für den Süden Britisch Columbias lebhaftes Interesse. Erstens besaß er im Crowsnest Pass Distrikt, der zwischen Macleod und den vom Columbia Fluß durchflossenen Arrowseen liegt, ergiebige und vorzügliche Kohlenlager. Um von diesen aus seine und andere amerikanische Bahnen mit Kohlen versorgen zu können, mußte er diese Gebiete in Verbindung mit seiner *Great Northern* bringen, die südlich der canadischen Grenze durch die Staaten Montana und Washington führte. Zweitens wollte er aber auch möglichst viel Erztransporte für seine Linien gewinnen und legte aus diesem Grunde auch an anderen Stellen mehrere Saugadern über die Grenze. Diesen Bestrebungen Hills arbeitete

---

[1]) Zeitungsnachrichten zufolge hat die Gesellschaft i. J. 1912 die *Alberta Central* erworben, die von Moose Jaw zum Red Deer Fluß führt und in westlicher Richtung zunächst bis zu den Braxeau Kohlenfeldern weitergebaut werden wird. Später soll die Linie über den Pine Pass bis nach Vancouver geführt werden, so daß in absehbarer Zeit eine neue Strecke von den Prärieprovinzen zum Stillen Ozean entstehen wird.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:41 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

die Canadische Überlandbahn in der Weise entgegen, daß sie im Jahre 1897 die Strecke Dunmore (in Süd-Alberta an ihrer Hauptlinie gelegen) — Lethbridge von der *Alberta Co.* kaufte und durch Bau nach Nelson weiterzuführen beschloß und mehrere kleine Gesellschaften, wie die *Columbia and Kootenay,* die *Columbia and Kootenay Navigation Co.,* die *British Columbia Southern* u. a. m., durch die sie außerdem in den Besitz weiterer Ländereien und Kohlenfelder kam, kaufte, pachtete oder kontrollierte. Ferner verband sie die von Lethbridge nach Westen führende Linie über Yahk mit der *Spokane International* Eisenbahn, deren Linien sie auf Grund einer Verkehrsvereinbarung bis Spokane, einem wichtigen Verkehrsmittelpunkt der Hillschen Bahnen, benutzen darf. Zu den Baukosten dieser Linie hatte sie $^1/_8$ beigetragen und ein Vorkaufsrecht auf die Mehrheit der Aktien erworben.

Wie Hill, so hatte sich auch die Canadische Überlandbahn von den reichen Kohlenlagern Britisch Columbias ein großes Gebiet, nämlich 100 000 acres gesichert, das sie aber auf Grund eines Vertrages mit der Regierung erst vom 1. Januar 1909 ab abbauen durfte; nach Eröffnung des vollen Betriebes wird der jährliche Abbau auf 2 Millionen t geschätzt [1]). Um bis zu diesem Zeitpunkt ihre westlichen Strecken mit guter Kohle versorgen zu können, pachtete sie eine Bahn, die auf der Insel Vancouver von Victoria zu den reichen Kohlenlagern von Nanaimo führte, und 1892 die Alberta Eisenbahn und Kohlengesellschaft und bahnte endlich im Jahre 1908 die Pacht der Alberta Eisenbahn und Bewässerungsgesellschaft an, die reiche Steinkohlenlager in Alberta am Fuß des Felsengebirges besitzt.

Ziffermäßig vollzog sich der Ausbau des Netzes in folgender Weise: 1886, in dem Jahre der Eröffnung der Hauptlinie, hatte die Gesellschaft bereits 4652 Meilen in Betrieb, die bis 1890 auf 6 610 Meilen angewachsen waren. 1890 wurde sodann die Kontrolle über die beiden amerikanischen Linien erworben, so daß im Jahre 1891 schon 8 166 Meilen gezählt wurden. Bis zur Jahrhundertwende schritt die Vergrößerung des Netzes wegen der schweren wirtschaftlichen Krisis, die in der Mitte der 90 er Jahre ganz Nordamerika heimsuchte, nur verhältnismäßig langsam vorwärts; 1895 zählte man 8 971, 1901 erst 10 333 Meilen. Nachdem sodann die Folgen der Tiefkonjunktur von 1901—1903 überwunden worden waren, dehnte sich die Canadische Überlandbahn in fast allen Provinzen des Landes mächtig aus, wie folgende Ziffern erkennen lassen:

---

[1]) Canadian Pacific Railway Co., herausgegeben vom Bankhaus Sig. H. Rosenblatt & Co., New York 1909, S. 11.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:41 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	Canadische Linien der Gesellschaft[1])	Kontrollierte Linien in den Vereinigten Staaten	Gesamtnetz
	Meilen		
1906	10 139	2 746	12 885
1907	10 239	2 873	13 112
1908	10 396	2 951	13 348
1909	10 543	4 018	14 561
1910	11 004	4 225	15 229
1911	11 756	4 382	16 138

C.

Ausdehnung auf den Schiffahrtsverkehr.

Als die *Canadian Pacific Railway* im Jahre 1881 die Vollendung der im Bau befindlichen Überlandbahn übernommen hatte, war die Strecke von Selkirk bei Winnipeg bis Port Arthur bereits fertiggestellt worden. Die erforderlichen Arbeitskräfte, die Schienen und sonstigen Baumaterialien, sowie die einströmenden Siedler mußten von Ostcanada nach Port Arthur entweder mit Bahnen der Vereinigten Staaten oder mit den auf den Großen Seen verkehrenden Schiffen befördert werden, ohne daß die Canadische Überlandbahn zunächst aus diesem Verkehr Gewinn ziehen konnte. Dies suchte sie natürlich so bald wie möglich abzustellen und beschleunigte daher mit aller Kraft den Bau ihrer Hauptlinie vom Nipissing See nach Port Arthur. Die Geländeschwierigkeiten, die man überwinden mußte, waren aber so groß, daß an die Vollendung dieser Strecke vor dem Jahre 1886 nicht zu denken war. So suchte sie sich in anderer Weise zu helfen.

Die oben erwähnte Verbindung von Owen Sound an der Georgian Bay nach Toronto, Ottawa und Montreal hatte sie bereits im Jahre 1883 durch Pacht der *Ontario and Quebec* Eisenbahn in Händen und war damit auch im Osten des Landes an die Ufer der Großen Seen herangekommen. Durch jene Linie kam sie in den Besitz dreier Stahlschiffe mit zusammen 7 167 t, mit denen sie noch in demselben Jahre einen regelmäßigen Schiffahrtsdienst von Owen Sound durch den Sault Ste. Marie Canal nach

[1]) In diesen Ziffern sind enthalten: a) Eigene und gepachtete Linien in Canada *(mileage in C. P. R. traffic returns)*, b) Linien, die für Rechnung anderer Gesellschaften betrieben werden *(mileage of other lines worked)* und c) im Bau befindliche Strecken.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:41 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Port Arthur eröffnete. So konnte sie bereits zwei Jahre nach ihrer Gründung die Transporte nach Westcanada über ihre eigenen Linien leiten. Der im neuen Jahrhundert stark anwachsende Verkehr veranlaßte sie, im Jahre 1907 zwei weitere Dampfer von 3 880 und 3 856 t in diese Linie einzustellen. Sie behielt also auch nach der Eröffnung der Hauptlinie diesen Schiffahrtsdienst auf den Großen Seen bei, da gewisse Massenartikel, vor allem Getreide, die billige Wasserbeförderung dem teuren Eisenbahntransport vorziehen müssen.

In ähnlicher Weise wie auf den Großen Seen konnte die Schiffahrt auch auf den kleinen Seen und Flüssen Britisch Columbias ergänzend neben den Eisenbahndienst treten. Die von Macleod nach Westen vorgeschobene Süd-Britisch Columbia Linie sollte nicht dem durchgehenden Verkehr dienen — für diesen war die nördlicher verlaufende Hauptlinie bestimmt —, sondern die reichen Kohlen- und Erzdistrikte dieser Provinz erschließen. Man brauchte also bei der Anlage dieser Linie und der von ihr nach Norden zur Hauptlinie führenden Anschlußstrecken nicht auf die Erlangung durchgehender, einen raschen Verkehr ermöglichender Eisenbahnlinien zu sehen, sondern es genügte, wenn man in Anlage und Betrieb billige Verbindungen herstellte.

So sind die sämtlichen Linien der Gesellschaft in Britisch Columbia südlich der Hauptlinie mit Ausnahme der ersten 219 Meilen der Süd-Britisch Columbia Linie, die den Anschluß mit der *Spokane International* Eisenbahn herstellen, keine durchgehenden Eisenbahnwege, sondern vereinigte Land-Wasserverbindungen, indem die zahlreichen Dampfer und Fährschiffe der Gesellschaft die Lücken zwischen den einzelnen Bahnstrecken ausfüllen.

Die Ausdehnung der Canadischen Überlandbahn auf die Küstenschiffahrt begann bereits 1896. In diesem Jahre traf sie eine Verkehrsvereinbarung mit der *Pacific Coast Steamship Line*, die einen regelmäßigen Dienst zwischen St. Francisco und Victoria-Vancouver einrichtete. Ein Jahr später eröffnete sie mit zwei Dampfern eine Linie von Vancouver nach Skagway in Alaska. Dieser Ort wurde angelaufen, weil er der nächste Hafen für die Goldminen am Klondike im Yukondistrikt ist. Dieses Gebiet konnte man einmal, allerdings nur in sehr langwieriger Fahrt, mit den Yukondampfern erreichen, ferner von Skagway aus mit einer über den Whitepaß zum Benettsee gebauten Bahn. Einen mächtigen Antrieb für die weitere Ausdehnung auf dem Gebiet der Küstenschiffahrt im Stillen Ozean gab, wiederum von der Jahrhundertwende an, sowohl der immer heftiger werdende Konkurrenzkampf mit den Bahnen der Vereinigten Staaten, als auch der nach Ablauf des Monopols zu erwartende Wettbewerb mit canadischen Eisenbahngesellschaften. Der Jahresbericht der Gesellschaft von 1901 (S. 7) spricht dies auch offen aus. Das tatkräftige Vorgehen wird mit den Worten begründet: *In view of the rapidly increasing*

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:41 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

development of trade on the Pacific Coast and the desirability of securing as much of that trade as possible for the company's lines. Diese außerordentlich rasche Zunahme des Verkehrs auf dem Stillen Ozean war eine Folge des spanisch-amerikanischen Krieges gewesen, nach dem sich *die ganze Energie der Amerikaner auf die Näherbringung und Eroberung des Pacifischen Ozeans*[1]) richtete. *Jedes grössere Bahnsystem strebte nach Verbindung mit der Pacificküste und suchte mit eigenen oder befreundeten Dampfergesellschaften Anschluss nach Ostasien. Ein erbitterter Konkurrenzkampf setzte ein zwischen den Hill-Linien, dem Harriman-System und den anderen Überlandbahnen*[1]), zu denen auch die Canadische Überlandbahn gehörte.

Sie hatte hauptsächlich mit der Konkurrenz der Hillschen Bahnen zu rechnen, deren Ausfallstor zum Stillen Ozean die Hafenstadt Seattle am Puget Sound ist. Zwischen dieser Stadt und den Häfen Victoria, Nanaimo und Vancouver richtete sie im Jahre 1901 einen regelmäßigen Küstendienst ein und kaufte zu diesem Zweck die sämtlichen 14 Dampfer der *Canadian Pacific Navigation Company* mit einem Rauminhalt von 10 168 t zu einem Preise von $ 706 000 an.

Aber auch im Norden von Vancouver drohte der Gesellschaft ein baldiger Konkurrenzkampf. Bereits im Jahre 1901 erörterte man lebhaft das Projekt einer zweiten canadischen Überlandbahn, der späteren *Grand Trunk Pacific* Eisenbahn. Diese Bahn sollte in Port Rupert nördlich Vancouver enden. Um für diesen an der nördlichen Pacifischen Küste mit Sicherheit erwarteten Konkurrenzkampf gewappnet zu sein, und um vor allem in den bedrohten Gebieten mit eigenen Linien Fuß zu fassen und Beziehungen anzuknüpfen, genehmigte die Generalversammlung in demselben Jahre — 1901 — den Bau eines 1 800 t-Schiffes, dem 1907 ein weiterer gleich großer Dampfer folgte. Diese wurden in die bereits 1897 eröffnete Yukonlinie eingestellt, die nunmehr auch die Orte Port Rupert und Sitka anlief und neuerdings auch die Königin-Charlotte-Insel und mehrere Hafenorte zwischen Vancouver und Port Rupert berührt.

Früher als die Küstenschiffahrt hatte die Canadische Überlandbahn die Seeschiffahrt auf dem Stillen Ozean ihrem Betriebe angegliedert. Bereits in den ersten Jahren ihres Bestehens bemühte sie sich, sowohl den Personen- als auch den Frachtverkehr nach China und Japan zu entwickeln, ihn ihrer Linie zuzuführen, um auch in dieser Weise den Betrieb auf ihren westlichen Strecken gewinnbringender zu gestalten. Schon im Bericht der Gesellschaft für 1886 heißt es: *Our line succeeded in*

---

[1]) Quandt: Die Pacificküste der Vereinigten Staaten. (Berichte über Handel und Industrie. Bd. XIV, Heft 9, S. 597.)

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:41 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

securing a considerable share of the through traffic, mostly at renumerative rates[1]*;* weiter wird gesagt, daß in den ersten fünf Monaten nach der Eröffnung des überseeischen Verkehrs, den ihr die drei im Jahre 1887 von der Cunardlinie gecharterten Dampfer Parthia, Batavia und Abessinia nach Bedarf besorgten, sieben Schiffsladungen Tee und anderer chinesischer und japanischer Güter von Vancouver aus nach dem Osten befördert wurden, nach den wichtigsten Städten Canadas, nach St. Paul, Chicago, New York und anderen Städten der Vereinigten Staaten bestimmt. Van Horne erklärte aber vor der *Interstate Commerce Commission* im Jahre 1889, daß dieser sogenannte *through traffic* hauptsächlich Personenverkehr sei, daß der Frachtverkehr wenig einbringe und deswegen von der Gesellschaft nicht gesucht würde. Von dem gesamten von der Westküste der Vereinigten Staaten und Canadas nach dem Osten gerichteten Verkehr betrage der über die canadische Linie gehende[2] 10, höchstens 12 %.

Da die englische Post über die canadische Linie schneller als bisher nach Ostasien befördert werden konnte, falls der Dienst auf dem Stillen Ozean von einer Schnelldampferlinie besorgt wurde, ließ die Regierung des Mutterlandes verlauten, daß sie zur Zahlung einer Unterstützung an eine leistungsfähige Postdampferlinie auf dem Stillen Ozean bereit sei. Unter diesen Umständen wurde die Einrichtung einer regelmäßigen Schiffahrtslinie für die Canadische Überlandbahn wertvoll und erstrebenswert; sie knüpfte daher mit der englischen Regierung Unterhandlungen an. Im Jahre 1886 heißt es im Bericht der Gesellschaft: *Negotiations are in progress with the Imperial Government for the establishment of a first-class line of steamships between Vancouver and China and Japan, and the imperial interests involved in these questions are so important, that there can be no doubt of a satisfactory result*[3]).

Es dauerte aber noch drei Jahre, bis die Beratungen zu einem günstigen Ergebnis führten, obgleich die Gesellschaft bereits im Jahre 1887 die Genehmigung der canadischen Regierung erhalten hatte, zum Bau von Dampfern für einen regelmäßigen Dienst von Vancouver nach China und Japan Obligationen ausgeben zu dürfen. Da aber die Bundesregierung mit einer unabhängigen Dampferlinie in Unterhandlungen zur Einrichtung eines von ihr unterstützten Schnelldampferdienstes nach Ostasien stand, so wollte die Canadische Überlandbahn erst deren Ergebnis abwarten, um

---

[1]) Nach dem Bericht der *Interstate Commerce Commission:* Transportation interests of the United States and Canada, Washington 1889, S. 235.

[2]) Einschließlich des Küstenverkehrs und des Verkehrs nach Australien.

[3]) Nach dem eben erwähnten Bericht der *Interstate Commerce Commission* S. 236.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:41 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

nicht auf dieser wenig entwickelten Verkehrslinie einen eigenen regelmäßigen Dienst in Konkurrenz mit einer anderen Linie beginnen zu müssen. Da sich die Verhandlungen zerschlugen, kam man auf das schon vorbereitete Abkommen mit der englischen Regierung zurück. Im Sommer 1889 genehmigte das englische Parlament einen Vertrag mit der Canadischen Überlandbahn, nach dem diese zunächst für fünf Jahre eine jährliche Unterstützung von $ 60 000 erhalten sollte. Von diesen zahlte das Mutterland $ 45 000, der canadische Bund $ 15 000. Dagegen verpflichtete sich die Gesellschaft, zur Beförderung der englischen Ostasiatischen Post einen regelmäßigen vierwöchentlichen Schnelldampferdienst auf dem Stillen Ozean einzurichten, der von Vancouver über Yokohama nach Shanghai führte. Der Verkehr mußte so beschleunigt werden, daß die 8 930 [1]) Meilen lange Strecke Québec—Hongkong im Sommer in längstens 28½ Tagen, die 9 444 [1]) Meilen lange Strecke Halifax—Hongkong im Winter in längstens 30½ Tagen zurückgelegt werden konnte. Zu diesem Zweck sollten Schiffe nach Art der nach Ostasien fahrenden Dampfer des Norddeutschen Lloyd eingestellt werden, die mindestens 17½ Seemeilen in der Stunde zurücklegen konnten. Um sie gegebenenfalls als Hilfskreuzer oder Truppentransportschiffe benutzen zu können, mußten sie nach den Vorschriften der englischen Admiralität erbaut werden [2]). Um die Mittel zum Bau der Flotte auf dem Stillen Ozean zu bekommen, wurde die bereits genehmigte Anleihe in Höhe von £ 1 000 000 1890 in London aufgenommen. Die drei im April 1891 in Dienst gestellten sogenannten *Empress*dampfer bildeten den Grundstock der heutigen größten Reedereifirma Canadas, der *Canadian Pacific Railway* [3]). Im Laufe der 90er Jahre wurden auf dieser Linie noch zwei weitere Dampfer, Frachtdampfer, eingestellt, die nach Bedarf Zwischenfahrten auszuführen haben [4]).

Als im Jahre 1902 in London Beratungen aufgenommen wurden über die Einrichtung eines schnelleren und besseren Dienstes auf dem Atlantischen Ozean zwischen Großbritannien und der Lorenzmündung, traten die Direktoren der Canadischen Überlandbahn sofort mit einem dementsprechenden Plan an die Bundesregierung heran. Sie wollten gegen Zahlung einer jährlichen Unterstützung von £ 265 000, die zunächst für 10 Jahre gegeben werden sollte, um sodann von fünf zu fünf Jahren herabgesetzt zu werden,

---

[1]) Umgerechnet in „nautical miles". 1 n. m. = 1829 m.

[2]) Näheres über diesen Vertrag in Pieck: Die Eisenbahnen in Canada usw. Archiv 1890, S. 218.

[3]) Im Juni 1911 verlor die Gesellschaft einen Empreßdampfer und gab dafür den Bau zweier neuer Schnelldampfer in Auftrag.

[4]) Von diesen wurde 1908 einer wieder zurückgezogen.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:41 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

einen Schnelldampferdienst mit modernen 20 Knoten-Schiffen zwischen Liverpool und Montreal und Halifax einrichten. Ferner wollte die Gesellschaft ohne besondere Unterstützung einen Frachtdampferdienst mit modernen 10 000 t-Dampfern, die 12—13 Seemeilen stündlich zurücklegen konnten, auf derselben Linie in Betrieb setzen. Noch in demselben Jahre ließ sich die Verwaltung von der Generalversammlung die Ermächtigung erteilen, gegebenenfalls geeignete Frachtdampfer zu kaufen. Der Präsident der Gesellschaft, Sir Thomas Shaughnessy, leitete diese Forderung mit folgenden Worten ein: *It is evident, however, that whatever may be the outcome of the negotiations for the fast mail service, the rapid growth of your export tonnage and the necessity for being in a position to meet the rates of any of your competitors, make it imperative that your Company be so situated on the Atlantic that it can quote through rates of freight and give through bills of lading without being compelled to negotiate for space and rates with independent steamship lines*[1]).

Dieser für eine Eisenbahngesellschaft immerhin außergewöhnliche Schritt entsprang also dem Verlangen, aus der mit Riesenschritten vorwärts schreitenden Entwicklung und Kultivierung des nordwestlichen Canada soweit wie irgend möglich Vorteil zu ziehen, in der einen Richtung an dem Transport der Produkte nicht nur bis zur Küste, sondern möglichst darüber hinaus bis in die Bestimmungsländer, also vornehmlich England, zu verdienen, und in der anderen Richtung die nach Canada strömenden Industrieprodukte schon in den Entstehungsländern zu sammeln, gewinnbringend über die Ozeane zu bringen und an den canadischen Küsten auf die richtigen, d. h. der Canadischen Überlandbahn gehörenden Verkehrsadern zu leiten. Aber noch andere Erwägungen zwangen die Verwaltung zu diesem Hinübergreifen über die Ozeane. Das Obligationenkapital war im letzten Jahrzehnt bedeutend vergrößert worden, zu Beginn des neuen Jahrhunderts ging man daran, das Aktienkapital ebenfalls und geradezu sprunghaft zu vermehren; da war es die Aufgabe, nicht nur die neuen Kapitalien möglichst rasch einer nutzbringenden Verwendung zuzuführen, sondern ihnen auch dauernd eine gewinnbringende Beschäftigung zu sichern. Dies konnte man nicht besser erreichen, als wenn man das Arbeitsfeld vergrößerte, die wahren Endpunkte der Bahn über die Ozeane legte und so auch die Möglichkeit eines Risikoausgleiches gewann. Endlich erzielte die Gesellschaft mit dieser Ausdehnungspolitik eine ganz andere und kräftigere Stellung innerhalb des Kreises ihrer Konkurrenten. Zwar schaffte sie sich auf der einen Seite in den Atlantischen Schiffahrtslinien neue Konkurrenten, aber auf

[1]) Nach dem Bericht über die Generalversammlung der Gesellschaft vom 1. Oktober 1902. S. 2—3.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:41 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

der anderen Seite nahm sie in ihrer Eigenschaft als Eisenbahngesellschaft durch diese Ausdehnung eben diesen Schiffahrtsgesellschaften wie auch ihren Eisenbahnkonkurrenten in Canada und den Vereinigten Staaten gegenüber eine ganz andere Stellung ein.

1903 kaufte die Verwaltung kraft der ihr erteilten Ermächtigung 15 Schiffe mit einem Raumgehalt von 112 935 t für £ 1 417 500 von der *Elder Dempster Company* an. 1904 wurden zwei Schnelldampfer für den Atlantischen Dienst in Bau gegeben, die *Empress of Britain* mit 14 189 t und die *Empress of Ireland* mit 14 191 t, und dies, obwohl die 1902 nachgesuchte Unterstützung der Regierung von dieser nicht bewilligt worden war. Die Schiffe wurden mit einem Kostenaufwand von £ 900 000 gebaut und 1906 in Dienst gestellt. Nur die Unterstützung der englischen Regierung für die ostasiatische Linie wurde im Jahre 1908 nochmals erneuert, aber nur für drei Jahre, und außerdem von £ 60 000 auf £ 15 000 herabgesetzt. Es ist anzunehmen, daß die Unterstützung nach Eröffnung der *Grand Trunk Pacific* nicht mehr gegeben werden wird, da die Post über diese Linie rascher als über die Canadische Überlandbahn befördert werden kann.

Im Verkehr mit Australien hat die Gesellschaft streng genommen noch keine eigene Linie. Im Anschluß an ihr Netz besorgte aber die ihr zunächst nur eng befreundete *Canada Australian Royal Mail Steamship Line* den Dienst zwischen Vancouver über Honolulu und Brisbane nach Sidney. Die Canadische Überlandbahn hat aber seit längerer Zeit sechs Schiffe dieser Gesellschaft gechartert, so daß ihr endgültiger Erwerb voraussichtlich nicht lange auf sich warten lassen wird.

Das finanzielle Ergebnis der überseeischen Schiffahrtslinien der Gesellschaft ist besonders im letzten Jahrzehnt, also nach Aufnahme des Atlantischen Dienstes, aus dem übrigen Betrieb herausgeschält, kein geradezu glänzendes gewesen. Dabei ist zunächst zu berücksichtigen, daß die Jahre 1901—1903 und 1907 Ende—1909 für den nordatlantischen Dienst außerordentlich ungünstig waren. Ferner ist zu bedenken, daß der Schiffahrtsdienst der Canadischen Überlandbahn nicht in erster Linie Selbstzweck, sondern, wie oben erwähnt, in doppelter Hinsicht Mittel zum Zweck ist. Im Jahre 1910 betrieb die Gesellschaft folgende Linien:

1. Linie auf den Großen Seen.

Von Owen Sound an der Georgian Bay über Sault Ste. Marie nach Port Arthur und Fort William am Oberen See, 554 Meilen, viermal in der Woche in beiden Richtungen von Mitte April bis Ende November. Den Dienst versorgen fünf Stahlschiffe, vornehmlich für den Getreidetransport eingerichtet, mit einem Bruttoraumgehalt von 2 269—3 856 t.

Generated on 2019-07-31 13:41 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

2. Fluß- und Seenschiffahrt in Britisch Columbia.

19 Dampfer von 500—1 000 t[1]) rd. besorgen diesen Dienst auf dem Kootenay, den beiden Arrow und dem Okanogansee sowie auf dem Columbia und Fraser River. Neben der Erz- und Kohlenbeförderung dienen sie auch dem sich Britisch Columbia immer mehr zuwendenden Touristenverkehr.

3. Küstendienst im Stillen Ozean.

Er ist in verschiedene Linien geteilt:

a) Vancouver — Victoria-Dienst. Tägliche Postdampferverbindung im Anschluß an die transkontinentalen Züge in beiden Richtungen. Während der Sommermonate ist Seattle in den täglichen Dienst einbezogen.

b) Nordküsten-Eildienst. Wöchentlich einmal in jeder Richtung zwischen Vancouver, Prince Rupert und Skagway (Alasca), 891 Meilen. Von Skagway führt die *Yukon* Eisenbahn nach White Horse und von dort Flußdampfer nach Dawson am Klondike. Die Reise von Vancouver nach Dawson kann in 5½—6 Tagen zurückgelegt werden.

c) Küstendienst. Tägliche Verbindung nach sämtlichen Küstenplätzen zwischen Seattle, Vancouver und Nanaimo.

4. Ostasienlinie.

Die drei *Empress*-Dampfer:

Empress of India . . . . . 5 934 t,
Empress of Japan . . . . 5 940 t,
Empress of China. . . . . 5 974 t sowie der D. S. D.
Monteagle. . . . . 6 163 t besorgen einen regelmäßigen dreiwöchentlichen Dienst von und nach Ostasien.

5. Linien auf dem Atlantischen Ozean.

a) Schnelldampferdienst. Diesen versehen ebenfalls alle drei Wochen, in Verbindung mit dem Ostasiendienst, von Liverpool nach Montreal oder St. John die beiden Schnelldampfer

Empress of Britain . . . . . 14 189 t und
Empress of Ireland . . . . . 14 191 t.

b) Bristol Frachtdampferdienst. Abwechselnd alle 2—3 Wochen mit einer Reisedauer von 11—12 Tagen von Montreal oder St. John nach Liverpool.

c) London und Antwerpen Frachtdampferdienst. Von Montreal oder St. John nach London und Antwerpen und von dort direkt zurück, alle 8 Tage. Reisedauer Montreal—London 12, Antwerpen—Montreal 13 Tage. Der Dienst unter b und c wird

[1]) Es handelt sich stets um Brutto Tonnen.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:43 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

von den 15 ehemaligen *Elder Dempster Co.* Dampfern mit 5 505 bis 9 674 t Raumgehalt versehen.

Mit Hilfe des Schnelldampferdienstes auf dem Atlantischen und Stillen Ozean und unter Benutzung der transkontinentalen Eisenbahnlinie der Canadischen Überlandbahn ergibt sich folgende Reiselänge und -dauer von Liverpool nach dem Osten:

Liverpool—Montreal	2 773	Meilen,	7—7½ Tage Reise.
Montreal—Vancouver	2 898	,, ,[1])	4½ ,,
Vancouver—Yokohama . . .	4 270	,, ,	12 ,,
Yokohama—Kobe	346	,, ,	1 ,,
Kobe—Nagasaki	394	,, ,	2 ,,
Nagasaki—Shanghai	438	,, ,	2 ,,
Shanghai—Hongkong	810	,, ,	3 ,, .

Man kann also von Liverpool über die Canadische Überlandbahn nach

Yokohama . . . in 24 Tagen,
Shanghai . . . . ,, 29 ,, und
Hongkong . . . . ,, 32 ,,

gelangen. Während der Wintermonate legen die *Atlantic Empress Liners* in St. John an, wodurch die Reise um etwa 545 Meilen und um 16—20 Stunden verlängert wird.

6. Australien-Dienst.

Der Australische Dienst wird mit 6 Dampfern von 4 250—8 075 t Raumgehalt besorgt, die in monatlichen Zwischenräumen in beiden Richtungen verkehren.

Länge und Dauer der Reise betragen, wie folgt:

Vancouver—Honolulu	3 435	Meilen	8 Tage,
Honolulu—Suva (Fiji)	2 760	,,	9 ,, ,
Suva—Brisbane	1 540	,,	5 ,, ,
Brisbane—Sidney	510	,,	2 ,, .

Da die Reise von Vancouver nach Liverpool im günstigsten Falle in 12 Tagen zurückgelegt werden kann, kann man von Liverpool unter Benutzung der Canadischen Überlandbahn

nach Honolulu . . . in 20 Tagen,
,, Suva . . . . . ,, 29 ,, ,
,, Brisbane . . . ,, 34 ,, ,
,, Sidney . . . . ,, 36 ,, gelangen.

Die Bruttotonnage der gesamten Flotte betrug 1910 rund 183 000 t, einschließlich der gecharterten Dampfer der Australienlinie rund 210 000 t.

(Fortsetzung folgt.)

[1]) Statute mile = 1 609 m, sonst nautical mile = 1 829 m.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:42 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Neue Eisenbahnbauten in Deutsch-Ostafrika [1].

(Mit einer Übersichtskarte.)

Durch Reichsgesetz vom 12. Dezember 1911 (R. G. B. S. 973) wird der Reichskanzler ermächtigt, von den durch den Etat für das Ostafrikanische Schutzgebiet bereitgestellten Beträgen

a) die Mittel zur Fortführung der Usambarabahn (und zum Ausbau des Hafens von Tanga) auch zu Ergänzungs- und Neubauten auf deren Stammstrecke Tanga—Mombo und

b) die Mittel zur Fortführung der Eisenbahn Daressalam—Morogoro nach Tabora auch zur Weiterführung dieser Bahn bis an den Tanganjikasee sowie zu Ergänzungs- und Umbauten auf ihrer Stammstrecke Daressalam—Morogoro

zu verwenden.

A. Die Usambarabahn.

Infolge der Verlängerung der Usambarabahn bis Moschi, km 352, ist die in den neunziger Jahren des vorigen Jahrhunderts als kurze Stichbahn erbaute und bis zur Station Muhesa, km 40, mit einer nur 15,5 kg/m schweren Schiene ausgestattete Stammbahn nicht mehr imstande, den erheblich gesteigerten Verkehr wirtschaftlich zu bewältigen. Der Personenverkehr ist von 112 547 Personen und 4 479 000 Personenkilometer im Jahre 1905 auf 257 700 Personen und 10 768 500 Personenkilometer im Jahre 1910 gestiegen; der Güterverkehr in denselben Jahren von 6 122 auf 22 164 Tonnen (ohne Baugut) und von 351 000 auf 1 712 269 tkm. Der verhältnismäßig schwache Oberbau der Anfangsstrecke ist infolgedessen in einen Zustand gelangt, der den Anforderungen der Betriebssicherheit nicht mehr voll genügt. Es sind daher Um- und Ergänzungsbauten, Verbesserungen der Stationsanlagen und Vermehrungen der Betriebsmittel dringend nötig, durch die eine wesentlich wirtschaftlichere Betriebsführung ermöglicht wird.

---

[1]) Vergl. Archiv für Eisenbahnwesen 1908, S. 817 und 1910, S. 642.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:43 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Auf der Stammstrecke von Tanga bis km 22,8 müssen die Neigungs- und Krümmungsverhältnisse der Bahn bei Station Steinbruch verbessert und der zum Teil bereits 17 Jahre alte Oberbau erneuert werden, wobei an Stelle der jetzigen Schienen solche von 20 kg metrischen Gewichts einzubauen sind; gleichzeitig ist die Schotterbettung zu ergänzen und zu verstärken. Ferner müssen auf dem Endbahnhof T a n g a Gleisanlage, Güterschuppen, Lokomotivschuppen und Reparaturwerkstätte vergrößert, letztere auch mit neuen Werkzeugmaschinen ausgestattet und besser beleuchtet werden. Für die Betriebsleitung der Bahn ist ein Verwaltungsgebäude zu errichten, und bei dem Mangel an geeigneten Wohnungen soll in Tanga ein zweigeschossiges Doppelwohnhaus für Werkstättenpersonal erbaut werden. Weiter handelt es sich um eine Ergänzung der Wasserstationen auf den Bahnhöfen Kiuhui, Njussi, Korogwe, Mombo, Mkumbara und Buiko, um Beschaffung von Stationsuhren, Stechkarren und dergl. für einige Stationen und um eine Ergänzung des Fahrzeugparks.

In zweiter Linie kommt eine Reihe von Um- und Ergänzungsbauten in Betracht, die demnächst im Anschluß an die vorstehend aufgeführten Ausführungen zu bewirken sind, nämlich notwendige Ergänzungen und Verbesserungen des Bahnkörpers von km 22,8 an, insbesondere Verbreiterung und Regulierung einiger Dämme in den Sumpfstrecken, Aufbringung von Sandboden auf den in dem schwarzen und tonigen Untergrund im Laufe der Zeit heruntergegangenen Bahnaufträgen; ferner sind einige neue Brücken und Durchlässe einzubauen und die Vorflutverhältnisse der Linie zu verbessern. Einige in die inzwischen neu festgesetzte Umgrenzungslinie der Bahn hineinragende eiserne Überbauten von Brücken müssen gegen verbreiterte Überbauten ausgewechselt werden.

Die infolge der Geländeschwierigkeiten früher für unvermeidlich erachtete doppelte S p i t z k e h r e bei N g o m e n i, die den Betrieb erschwert und die Leistungsfähigkeit der Bahn beeinträchtigt, wird bei einer weiteren Steigerung des Verkehrs schwerlich beibehalten werden können.

Die Kosten der gesamten Bauausführungen und Beschaffungen sind auf 1,8 Millionen Mark veranschlagt. Die erforderlichen Mittel werden durch Ersparnisse bei dem Bau der Strecken Mombo—Buiko und Buiko—Moschi und durch Übernahme der Bauzinsen bei diesen Bauausführungen auf den ordentlichen Etat des Schutzgebiets gewonnen.

Durch alle diese Ausführungen wird die Usambarabahn nunmehr die Leistungsfähigkeit erhalten, deren sie entsprechend ihrer größeren Aufgabe bedarf. Dabei ist die Usambarabahn auch für alle Sport- und Jagdfreunde, Bergsteiger und Freunde des Hochgebirges wertvoll: sie führt in die Hochalpenwelt unseres unvergleichlichen K i l i m a n d s c h a r o gebiets unmittelbar hinein. Die 6000 m hohen, mit ewigem Schnee bedeckten Berg-

Generated on 2019-07-31 13:42 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

riesen des Kibo und Mawensi sind vom Endbahnhof Moschi nur einige 30 Kilometer entfernt, so daß man von da in einer Tagereise an den Fuß der Bergmonarchen gelangen kann. Dieser Umstand wird der Bahn voraussichtlich bald einen beträchtlichen Verkehr von Sport-, Jagd- und Bergfreunden aus aller Herren Ländern zuführen. Die Verhandlungen wegen des Baues eines Gasthauses in Moschi und einer Unterkunftshütte für Bergsteiger am Fuße des Kilimandscharo sind bereits im Gange.

B. Fortführung der Ostafrikanischen Mittellandbahn zum Tanganjikasee.

1. Bahnbau Tabora—Kigoma.

Gründe für die Beschleunigung der Ausführung:

Schon bei Einbringung der Vorlage für den Bau der Bahn Morogoro—Tabora im Jahre 1908 [1]) hatte die Regierung keinen Zweifel darüber gelassen, daß eine Verlängerung der Bahn bis zum Tanganjikasee für später ins Auge zu fassen sei. Im Jahre 1910 war von den gesetzgebenden Körperschaften zunächst genehmigt worden, daß die für den Bahnbau bewilligten Mittel auch zu den Vorarbeiten für die Verlängerung der Bahn bis zum Tanganjika verwendet würden. Diese wurden bis zum Herbst 1911 abgeschlossen und hatten sowohl in technischer als auch wirtschaftlicher Beziehung für die Ausführbarkeit und Finanzierung der Verlängerung ein durchaus befriedigendes Ergebnis. Der Bahnbau Morogoro—Tabora war nun dank der günstigen Entwicklung der Arbeiterverhältnisse in Ostafrika erheblich schneller fortgeschritten, als anfangs zu erwarten war; die Bauzeit war ursprünglich auf sechs Jahre veranschlagt, und nach dem Bauvertrage sollte die Bahn am 1. Juli 1914 vollendet sein. Die Gleisspitze wird aber voraussichtlich bereits im Februar 1912 in Tabora eintreffen, und die Bauunternehmung — die Firma Holzmann & Co. in Frankfurt a. Main — hätte dann, falls nicht alsbald weitergebaut werden kann, ihr europäisches Personal abberufen, ihre Arbeiter entlassen, entbehrliche Baumaterialien, Baugeräte und dergl. abstoßen, kurz, ihr ganzes Baugeschäft in der Mitte von Ostafrika stillstellen müssen. Die bei einer etwaigen späteren Wiederaufnahme der Arbeiten durch diese Unterbrechung entstehende unmittelbare Einbuße für das Schutzgebiet ist auf 1,5 Millionen Mark zu schätzen. Eine weitere Schädigung würde dadurch entstehen, daß der Zeitpunkt, zu dem der durch den Weiterbau der Bahn gesteigerte Ertrag des Unternehmens zu erwarten ist, hinausgeschoben und somit die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung und Erstarkung der durch die Bahn zu erschließenden Gebiete hintangehalten wird. Endlich aber wäre bei

---

[1]) Archiv für Eisenbahnwesen 1908, S. 824 und 837.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:43 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

einer Verzögerung des Bahnbaus zu befürchten gewesen, daß die belgische Kongokolonie, die den Bau einer Eisenbahn von Buli am mittleren Lualaba im Zuge des Lukugatals von Westen her zum Tanganjikasee in Angriff genommen hat und mit Nachdruck betreibt, mit dieser Bahn den See früher erreicht als die deutsche Bahn; damit würde sie einen Teil des Handels dem natürlichen Einflußgebiet der deutschen Kolonie entziehen und durch innigere Verbindung des Sees mit der belgischen Kongostraße nach Westen zum Atlantischen Ozean lenken können. Aus diesen Gründen war es geboten, den Bahnbau in Tabora nicht zu unterbrechen, sondern unverzüglich bis zum Tanganjika weiterzuführen.

Linienführung:

Nach dem Ergebnis der technischen und wirtschaftlichen Vorarbeiten muß die Linienführung der Bahn den See von Tabora aus auf möglichst kurzem Wege und nicht zu weit südlich zu erreichen suchen. Es entsteht sonst die Gefahr, daß der nördliche Teil des Seegebiets mit seinen besonders wertvollen Sultanatsbezirken Ruanda und Urundi der Kongostraße tributpflichtig wird. Eine Richtung nach Norden, etwa unmittelbar auf Usumbura, verbietet sich wegen der Uferbildung des nördlichen Teils des Sees, der dort keine geeigneten Hafenplätze aufweist, und wegen der sehr ungünstigen Geländeverhältnisse auf der Strecke zwischen Tabora und Usumbura. Auch würde eine Linienführung auf den südlichen Teil des Sees zu wegen der dort anstehenden hohen Randgebirge, die den Abstieg zum See unmöglich machen, außerordentlichen Schwierigkeiten begegnen. Außer der Linie nach Udjidji (Kigoma) ist noch eine mehr südlich, auf die Bucht von Kirando gerichtete Linie untersucht worden; sie würde länger und wegen des schwierigen Geländes wesentlich kostspieliger werden. Auch eine dritte Vergleichslinie, von der zweiten nahe dem See westlich abschwenkend, nach Karema kam in Frage; sie würde zwar kürzer werden als die Linie nach Kirando, aber an ihrem Endpunkte keinen natürlichen, geschützten Hafen vorfinden, wie er für die Schiffahrt auf dem oft stürmischen Tanganjikasee dringend notwendig ist; ein künstlicher Hafen aber wäre nur mit sehr hohem Kostenaufwande herzustellen gewesen. Deswegen mußte auch die Linie nach Karema ausscheiden.

Die zur Ausführung angenommene, ungefähr in der Richtung der Stammbahn fortgesetzte Linie [1]) nach Kigoma, 5 km nördlich von Udjidji, stellt eine für Bau und Betrieb sehr günstige Verbindung des Sees mit Tabora dar. Die dortige Bucht ist geschützt und bietet genügend Raum für die erforderlichen Hafen- und Dockanlagen. Von Tabora bis

[1]) Vergl. die Karte 1, Blatt I des Archivs für Eisenbahnwesen, 1908, S. 862.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:43 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

zum Malagarassifluß, auf die ersten 245 km, sind die Geländeverhältnisse hervorragend günstig, so daß sich größere Steigungen als 5 v. T. und Krümmungen mit kleineren Halbmessern als 300 m vermeiden lassen. Der Malagarassi, der zeitweise große Hochwassermengen führt, soll mit einer Brücke von 150 m Gesamtweite und einer Anzahl Flutöffnungen überschritten werden. Westlich davon wird das Gelände welliger und die von der Bahn berührten Wasserläufe sind meist tief eingeschnitten, so daß man hier stärkere Steigungen, bis zu 10 v. T., anwenden muß. Weiter westlich beim Abstieg zum Tanganjikasee, auf die letzten 100 km, werden Steigungen bis zu 12,5 v. T. bei Krümmungen von nicht unter 300 m Halbmesser erforderlich. Die Eisenbahn-, Hafen- und Zollanlagen der Endstation am See sollen in dem südlichen, gut geschützten Becken der Bucht von Kigoma untergebracht werden.

Die ganze Strecke Tabora—Kigoma wird etwa 412,5 km lang werden. Die Baukosten — ohne Bauzinsen — für die Ausführung in Meterspurweite und gleichem Oberbau wie die Strecke Morogoro—Tabora sind auf 42,2 Millionen Mark, das sind 102 300 ℳ für das Kilometer, veranschlagt; dazu treten noch insgesamt 4,4 Millionen Mark für die Hafen- und Dockanlagen in Kigoma, für die Landungsanlagen an den übrigen Anlegeplätzen des Sees und für die Beschaffung von drei Dampfschiffen von je 1 000 bis 1 200 t Wasserverdrängung für den Verkehr auf dem See. Als Bauzeit sind drei Jahre vorgesehen; bei raschem Baufortschritt wie bisher könnte die Gleisspitze vielleicht schon im Anfang des Rechnungsjahres 1914 in Kigoma eintreffen; die Bahn würde dann bereits in diesem Jahre ihren politischen und wirtschaftlichen Einfluß ausüben.

Verkehrsgebiet der Bahn:

Zu dem von der neuen Linie unmittelbar durchschnittenen Gebiete gehört zunächst der westliche Teil des Verwaltungsbezirks Tabora mit etwa 100 000 Köpfen, ferner der Bezirk Udjidji mit 150 000 Köpfen und das Sultanat Uha. Es ist ein leicht gewelltes Tafelland mit zahlreichen niederen Kuppen und vereinzelten größeren Hügeln, mit einer durchschnittlichen Höhenlage von 1 100 bis 1 300 m. Der zwischen Urundi und Uha entspringende Malagarassi bildet hier in seinem Mittellauf eine flache, 1½ km breite Niederung und führt selbst am Ende der Trockenzeit noch 18 cbm Wasser in der Sekunde. Auf etwa 140 km wird er mit geringen Kosten für mittlere Dampffahrzeuge schiffbar zu machen sein, so daß er als wichtiger Zubringer für die neue Bahn gelten darf. Die Verwitterungsböden in der Nähe von Tabora und am Mittellaufe des Flusses sind besonders fruchtbar. Auch Uha besitzt in seinen zahlreichen Flußtälern tiefgründige, fruchtbare Alluvionen. Von nutzbaren Mineralien sind die zahlreichen

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:43 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Solquellen des Malagarassitales an der Einmündung des Rutschugi zu erwähnen; sie sind bereits europäischer Bearbeitung unterworfen. Die Saline „Gottorp" gewinnt hier durch Verdunstung in großen Siedepfannen täglich etwa 5 t reines Koch- und Tafelsalz, das überwiegend nach dem belgischem Kongo, nach Urundi und in das südliche Seegebiet geht. Am oberen Rutschugi befinden sich weitere Vorkommen von Sole und wahrscheinlich auch von Steinsalzen. Die Bevölkerung des Bezirks Tabora, die Wanjamwesi, zeichnen sich durch Arbeitslust und Körperkraft aus und sind überall gesuchte Arbeiter; auch die Eingeborenen von Uha gelten als fleißig und ein ausgesprochener Erwerbssinn wird ihnen nachgerühmt. In Süd-Uha betreiben die Eingeborenen künstliche Bewässerung ihrer Felder, und es gedeiht hier neben der Banane und Süßkartoffel Mais, Tabak und die europäische Kartoffel. In der Luitsche-Niederung wird Reis von besonders guter Beschaffenheit angebaut, der schon jetzt vielfach nach dem belgischen Kongo ausgeführt wird. Uha ist größtenteils noch tsetsefrei und weist daher einen erheblichen Bestand an Großvieh auf, der, neben dem Kleinvieh, auf 50 000 Haupt geschätzt wird.

Udjidji, mit etwa 25 000 Einwohnern, ist von alters her der Mittelpunkt des Handels am Tanganjikasee; selbst die langjährige Grenzsperre des ehemaligen Kongostaats hat es nicht vermocht, den Ort veröden zu lassen. Das nahe gelegene Kigoma hat einen guten Hafen, der den Anforderungen der heutigen Schiffahrt genügt. In den Bezirken Tabora und Udjidji wird schon jetzt in großem Umfange wilder Kautschuk und Wachs gewonnen; infolge der schwierigen Verkehrsverhältnisse war Wachs auf dem Markt von Udjidji oft unverkäuflich.

Durch Vermittlung des auf dem Tanganjikasee einzurichtenden Dampferverkehrs wird anschließend an Uha auch das Sultanat Urundi und der Südwesten des Sultanats Ruanda in den Verkehr gezogen werden. Die Bedeutung dieser großen Sultanate liegt in ihrem außerordentlichen Reichtum an Menschen und Vieh; die Bevölkerung der beiden Sultanate wird auf je zwei Millionen Seelen geschätzt; sie treibt Ackerbau und in ausgedehntem Maße Viehzucht, doch wird der große Viehreichtum gegenwärtig nur in beschränktem Umfange ausgenutzt und eine Ausfuhr von Häuten, die fast ausschließlich über Bukoba geht, ist bisher nur aus Ruanda möglich gewesen. Die Häuteausfuhr von Bukoba betrug im Jahre

1908	229 t	im	Werte	von	202 000 ℳ,
1909	560 „	„	„	„	707 000 „,
1910	816 „	„	„	„	1 122 000 „.

Eine ähnliche Ausfuhr aus Urundi würde bei richtiger Tarifgestaltung der neuen Bahn zufallen. Auch wird sie die Versendung von lebendem Vieh in vieharme, tsetsefreie Teile des Schutzgebiets ermöglichen. Der Haupt-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:43 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

verkehrspunkt des nördlichen Tanganjikabezirks für Elfenbein und Wachs ist U s u m b u r a , von wo eine alte Handelsstraße der Araber über Tschiwitoke und Ischangi nach dem Kiwusee führt. In diesem Gebiet werden bisher Steuern noch nicht erhoben. Eine Hütten- oder Kopfsteuer von nur 1 Rupie (= 1,33 ℳ) jährlich in Urundi und Ruanda würde 1,6 Millionen Mark im Jahre ergeben. Ebenso wie die Ausfuhr von Häuten wird sich auch die Erzeugung von Ölfrüchten, und zwar sowohl bei der Erdnußkultur als auch bei der Ölpalme, bedeutend steigern lassen.

Ähnlich, wenn auch nicht ganz so günstig wie im Norden, gestalten sich die Aussichten für die Entwicklung der dem Verkehrsgebiet der neuen Bahn zufallenden s ü d l i c h e n Randländer des Sees. Dieses Gebiet ist ebenfalls ein Hochland mit Erhebungen bis zu 2 000 m, das sich nach Südosten zur Tiefebene des Rukwasees abdacht. In den waldbedeckten Sultanaten U k a w e m b e und U k o n o n g o sind die tiefgründigen humusreichen Böden der breiten flachen Täler sehr fruchtbar, während das südlichere Sultanat U f i p a einen besonderen Wert in seinen hochgelegenen tsetsefreien Viehweiden mit einem Bestande an Großvieh von 30—40 000 Haupt besitzt. Die steilen Hänge des Randgebirges am See sind mit frischem Hochwald bestanden, der hier reich an Nutzhölzern ist.

Infolge der Verseuchung durch Tsetse haben Ukawembe und Ukonongo nur wenig Groß- oder Kleinvieh; Wachs wird in größerer Menge gewonnen und geht im Tauschverkehr nach Tabora; außer Mais, Hirse, Erdnuß, Manjok und Sesam wird von den Eingeborenen auch Tabak gebaut und hier von den Händlern aus Tabora in großen Mengen aufgekauft. In Ufipa werden nach dem Beispiel der Missionen neuerdings in größerem Umfange europäischer Weizen und europäische Kartoffeln angebaut. Der Bezirk B i s m a r c k b u r g brachte in den letzten Jahren durchschnittlich etwa 25 000 Rupien an Hüttensteuer. Der Handel ist zurzeit nur Tauschhandel. Felle und Häute aus Ufipa sind wegen der hohen Trägerkosten nicht abzusetzen. Auch hierin wird die Bahn Wandel schaffen, den Umlauf von Bargeld herbeiführen, die Eingeborenen an weitere Bedürfnisse gewöhnen und eine allgemeine Erstarkung der Steuerkraft des Landes nach sich ziehen.

Die Bahn wird aber, wie eingangs angedeutet, ihren Einfluß über die Grenzen des eigenen Schutzgebiets hinaus auch auf die w e s t l i c h e n Randländer des Sees erstrecken. Der wertvolle M a n j e m a bezirk der belgischen Kongokolonie birgt nach sicherer Annahme noch erhebliche Mengen an wildem Kautschuk, Wachs und Kopal. Der mit Vollendung der Bahn wieder erwachende Handel des Seegebiets wird die alten Handelswege früherer Zeiten über Baraka, den belgischen Hafen des Manjemabezirks, nach Udjidji und Tabora zur Ostküste, und von Norden her über Bobandana nach den Kiwuplätzen und Usumbura und Udjidji wieder einschlagen. Die

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:43 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Handelsstatistik der beiden deutschen Tanganjikahäfen Udjidji und Usumbura zeigt schon jetzt in Ein- und Ausfuhr die folgende bemerkenswerte Steigerung:

1908	60,8 t	im	Werte	von	106 900 ℳ,
1909	143,3 „	„	„	„	316 800 „,
1910	184,4 „	„	„	„	674 900 „,

obwohl für 1908 und 1909 erst Morogoro, für 1910 Kilossa, und erst gegen Ende des Jahres Dodoma als westlicher Endpunkt der Bahn in Betracht kamen.

Neben diesen älteren Produktionsländern zwischen Tanganjika- und Kiwusee einerseits, Lualaba und Luvua andererseits ist neuerdings das südlichere verheißungsvolle Katangagebiet[1]) mit seinen reichen Mineralschätzen an Kupfer, Zinn, Gold und Eisen in den Vordergrund des allgemeinen Interesses getreten. Die Entwicklungsmöglichkeiten dieser Provinz werden in manchen Kreisen so hoch bewertet, daß man bezweifelt, ob die bestehenden und demnächst zur Vollendung gelangenden Zu- und Abflußwege auf die Dauer ausreichen werden, um den künftigen Verkehr zu bewältigen, selbst wenn die von der belgischen Kongokolonie geplanten Ergänzungen durch den Bau der Eisenbahnstrecken Bukama—Kambove—Elisabethville und Bukama—Lusambo fertiggestellt sein werden. Unter diesen Umständen kann man wohl damit rechnen, daß bei lebhafter Entwicklung im Katangabezirk mindestens ein Teil der Frachten nach und aus den belgischen Grenzgebieten dauernd der neuen deutschen Bahn zufallen wird, insbesondere solange noch nicht der kürzere Schienenweg von Westen her (Benguellabahn) zum unmittelbaren Anschluß des Atlantischen Ozeans verwirklicht ist. Für diese Zeit wird die Einfuhr hochwertiger gewerblicher Erzeugnisse aus Europa nach dem Katangabezirk ihren Weg mit Hilfe der belgischen Lukugabahn über die deutsche Tanganjikabahn nehmen können. Wenn auch die Ausfuhr aus Katanga infolge des belgischen Wettbewerbs andere Wege einschlägt, so wird doch dieser Anteil am Katangaverkehr der neuen Bahn voraussichtlich zunächst zufallen und über die ersten, im allgemeinen vielleicht noch ertragschwachen Jahre mit Vorteil hinweghelfen.

Daß der Wettbewerb um den Katangaverkehr zwischen der deutsch-ostafrikanischen Bahn und der belgischen Kongostraße (Transcongolais) für erstere nicht aussichtslos sein würde, zeigt nachstehende Zusammenstellung für Kabalo am Lualaba, den westlichen Endpunkt der Lukugabahn; hierbei ist angenommen, daß die Frachtkosten für 1 km Bahn gleich sind den Frachtkosten für 2,5 km Wasserweg und daß die Gebühren für ein-

[1]) Vergl. die zugehörige Karte am Schluß des Aufsatzes.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:43 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

maliges Umladen zwischen Bahn und Wasserstraße den Frachtkosten für 10 km Bahn gleichkommen.

	Bahn	Wasserstraße	Gesamte Weglänge zurückgeführt auf Bahnweg	
	Kilometer			km
A. Kabalo—Kigoma—Daressalam.				
1. Kabalo — Lukuga-Austritt (Lukuga-Bahn)	260	—	—	260
2. Lukuga-Austritt—Kigoma	—	150	150 × 0,4	60
3. Kigoma—Daressalam 412,5 + 847	1 260	—	—	1 260
4. 3 Umladungen (Kabalo, Lukuga-Austritt, Kigoma) 3 × 10	30	—	—	30
			zusammen	1 610
B. Kabalo—Kongolo—Kindu—Matadi.				
1. Kabalo—Kongolo	—	75	75 × 0,4	30
2. Kongolo—Kindu	355	—	—	355
3. Kindu—Ponthierville	—	320	320 × 0,4	128
4. Ponthierville—Stanleyville	127	—	—	127
5. Stanleyville—Léopoldville	—	1 600	1 600 × 0,4	640
6. Léopoldville—Matadi	400	—	—	400
7. 5 Umladungen (Kongolo, Kindu, Ponthierville, Stanleyville, Léopoldville) 5 × 10	50	—	—	50
			zusammen	1 730

Der Weg über die belgische Wasserstraße ist also 120 km länger. Allerdings wird dabei die Suezkanalgebühr gespart; dies wird durch die sonstigen Vorzüge der deutschen Linie wohl sicher ausgeglichen. Dazu kommt, daß der Weg von Kabalo nach Daressalam 6, nach Matadi 16 Tage und für die Einfuhrrichtung (stromauf) sogar 26 Tage erfordert, das sind 20 Tage m e h r als über die Tanganjikabahn.

Die unmittelbare Verbindung der wichtigen und dichtbevölkerten Sultanate Ruanda und Urundi mit dem Sitz der Verwaltung und des Truppenkommandos an der Ostküste ist m i l i t ä r i s c h von größter Bedeutung; das Schutzgebiet wird dadurch unabhängig von der englischen Ugandabahn und dem englisch-portugiesischen Wasserwege Schire—Sambesi. Die Erleichterung in der Verwendung der einzelnen Truppenkörper steigert

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:43 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

deren Wert außerordentlich und führt daher zu einer Verminderung der Truppenstärke.

Endlich ist noch daran zu erinnern, daß der Bahnbau auch das wirksamste Mittel bildet zur Bekämpfung der an den Westufern des Tanganjikasees stark verbreiteten Schlafkrankheit. Während die Glossina palpalis, die Überträgerin der Schlafkrankheit, an den Wasserläufen des Malagarassi, Rutschugi und Luguwu festgestellt ist, scheint das Flußgebiet des Luitsche davon noch frei zu sein. Der starke Trägerverkehr leistet der fortschreitenden Verseuchung erheblichen Vorschub; seine baldigste Ablösung durch den Schienenweg ist daher auch aus diesem Grunde dringend geboten. Die Schlafkrankheit, ähnlich wie die durch die Tsetsefliege übertragene Blutkrankheit der Zugtiere, ist ein Übel, das endgültig nur der vordringenden Kultur des Europäers weicht: je mehr das Land urbar gemacht wird und die Wald- und Buschgebiete verschwinden, die den Glossinen Unterschlupf bieten, desto eher wird es gelingen, diese furchtbare Geißel Zentralafrikas zu überwinden.

Beschreibung der Trasse:

Die Linie folgt, nachdem sie Tabora auf der Nordseite umfahren, auf die ersten 100 Kilometer ungefähr dem Zuge der großen Karawanenstraße; dann weicht sie von ihr, den Weg erheblich verkürzend, südlich ab und trifft sie erst wieder beim Überschreiten des Malagarassi, etwa 245 km hinter Tabora. Das breite Flußtal wird, auf etwa 1 083 m Seehöhe, auf einem durchschnittlich 4 m hohen, 2,3 km langen Damm auf der schon erwähnten Strombrücke überschritten. Westlich vom Malagarassi zieht sich die Linie an den nördlichen Ausläufern der Hügelkette entlang, über die der Karawanenweg führt, und überschreitet bei km 295 den Rutschugifluß, der hier flache Felsufer aufweist. Von hier folgt die Linie den nach Süden zum Malagarassi abfallenden Hängen, kreuzt bei km 337 den Luguwu, bei km 352 den Masungwe, die beide nach Süden dem Malagarassi zufließen, und wendet sich dann in etwas nordwestlicher Richtung dem Flußgebiet des Mkuti und des Luitsche zu. Entlang den Hängen der tief eingeschnittenen und stark gekrümmten Täler der Flüsse Mkenia, Mkuti und Luitsche gewinnt sie den etwa 325 m tiefen Abstieg zum See. Während, abgesehen von den Flußübergängen, auf der Strecke bis zum Malagarassi und von da bis zum Masungwebach größere Kunstbauten kaum vorkommen, werden auf der Strecke des Abstiegs zum See, rund 45 km, umfangreiche Felsarbeiten, hohe Dämme, eine Anzahl Brücken und drei Tunnel von etwa 445 m Gesamtlänge erforderlich. Dieser Teil der Bahn wird daher verhältnismäßig kostspielig. Etwa 16 km vor ihrem Endpunkt verläßt die Bahn das Luitschetal und zieht sich in westlicher Richtung über den Sattel von Gungu nach

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:43 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

der Bucht von Kigoma, woselbst sie in der gleichnamigen Station auf rund 800 m Seehöhe endigt.

Ungefähr zwischen km 265 und 310 ab Tabora ist versucht, eine Vergleichslinie näher an die Saline „Gottorp" heranzuführen. Hierbei würde aber der Rutschugi um etwa 54 m tiefer zu überschreiten, mithin eine erhebliche verlorene Steigung in den Kauf zu nehmen sein. Bei den ausführlichen Vorarbeiten wird sich ergeben, ob hier noch eine bessere Linienführung zu finden ist.

Steinmaterial ist an der ganzen Bahn genügend vorhanden, ebenso Bauholz in den Miombowäldern und den Flußtälern leicht zu gewinnen. Kalk findet sich bei Udjidji. Wasser muß auf der Strecke bis zum Malagarassi erbohrt werden; voraussichtlich wird es in Tiefen von höchstens 30 m zu finden sein, da das Flachland mit Hochwald bestanden ist. Auf der zweiten Hälfte der Bahnstrecke werden zahlreiche ständig fließende Wasserläufe angetroffen.

Seeverkehr:

Nach den Erfahrungen der Schiffahrt auf dem Victoriasee werden sich Dampfer von etwa 1 000 bis 1 200 t Wasserverdrängung mit einem Tiefgang von nicht über 2,4 m, der die Einfahrt in alle größeren Buchten und Anlegeplätze ermöglicht, für den Tanganjika am besten eignen. Drei solcher Schiffe werden genügen. In Kigoma ist im Anschluß an den dortigen Bahnhof eine Kaianlage nebst Zubehör zum Anlegen der Dampfer vorgesehen. Auch an den anderen Hauptanlegeplätzen des Sees sollen einfache Verladestellen angelegt werden.

Bauausführung:

Die ganze Bauausführung ist von der Ostafrikanischen Eisenbahngesellschaft, wie bei der Strecke Morogoro—Tabora, an die Baugesellschaft Ph. Holzmann & Co. in Frankfurt a. Main in Gesamtunternehmung vergeben. Die Bahn soll spätestens am 1. April 1915 betriebsfähig von der Gesellschaft übernommen werden.

2. Umbau der Stammstrecke Daressalam—Morogoro.

Wie bei der Usambarabahn, so muß auch hier der zuerst erbaute Teil der Stammstrecke den erweiterten Bedürfnissen des Betriebes und der gesteigerten Leistungsfähigkeit der inzwischen zu einer großen Überlandbahn gewordenen Bahn angepaßt werden, um den Bedingungen der Wirtschaftlichkeit des Betriebes besser zu entsprechen. Zu diesem Zweck sind die Strecken mit stärkeren Steigungen als 25 v. T. und mit schärferen Krüm-

Generated on 2019-07-31 13:50 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

mungen als 200 m Halbmesser abzuflachen, Abschnitte in schwarzem, tonigem Boden mit Sandunterbettung zu versehen, verschiedene eiserne Überbauten von zu geringer Breite auszuwechseln, der etwas schwächere Streckenoberbau durch Einziehen von 4 weiteren Querschwellen zu verstärken, einige Wasserstationsanlagen neu herzustellen oder zu erweitern, zwei neue Kreuzungsstationen anzulegen und einige Ergänzungen und Erweiterungen des Anfangsbahnhofs Daressalam auszuführen. Die Kosten dieser Um- und Ergänzungsbauten auf der Stammstrecke sind auf 5,4 Millionen Mark veranschlagt.

Das gesamte erforderliche Baukapital beträgt also 42,2 + 4,4 + 5,4 = 52 Millionen Mark. Die Bauzinsen sind hierbei nicht zu berücksichtigen, da sie auf den ordentlichen Etat des Schutzgebiets genommen werden sollen.

3. Finanzierung:

Von diesen 52 Millionen Mark sollen 8,8 Millionen Mark Deckung finden aus Ersparnissen beim Bau der Strecke Morogoro—Tabora und rund 5,2 Millionen Mark durch Übernahme der Bauzinsen aus dem Anlagekapital auf den ordentlichen Etat des Schutzgebietes, ferner 2 Millionen Mark für den Umbau der Stammstrecke durch bereite Mittel des Reservefonds der letzteren. Mithin bleiben neu aufzubringen 52—16 (8,8 + 5,2 + 2) = 36 Millionen Mark, verzinslich zu 4 v. H. und zu tilgen mit 0,6 v. H. (= jährlich 1 656 000 ℳ). Das Ostafrikanische Schutzgebiet hätte daher der Ostafrikanischen Eisenbahn-Gesellschaft unter den gleichen Bedingungen wie bisher ein weiteres Darlehen in Höhe von 36 Millionen Mark zu gewähren.

Die Aufbringung der diesem Kapitalzuwachs von 36 Millionen Mark entsprechenden Jahresrente von 1 656 000 ℳ kann dem Schutzgebiet nach der erfreulichen Entwicklung seiner Finanzen in den letzten Jahren unbedenklich zugemutet werden, da seine eigenen Einnahmen an Steuern, Zöllen und dergl. im Durchschnitt der vier Jahre 1906 bis 1909 eine jährliche Steigerung von 924 810 ℳ erfahren haben. In der Denkschrift vom Jahre 1908 war nur mit einer Steigerung von 598 000 ℳ gerechnet. Dabei ist außerdem auf eine wesentliche Erhöhung des Ertrages der Hüttensteuer zu rechnen, um so mehr, wenn erst die Bahn ihre Wirkung in den erschlossenen Bezirken geltend macht. Die Hüttensteuer brachte im Jahre 1910 rund 3 500 000 ℳ gegenüber einem Voranschlag von 2 900 000 ℳ. Das Gouvernement rechnet für das Steuerjahr 1915 hier mit einem Mehr von 1,6 Millionen Mark gegen das Jahr 1910. Auch darf man bei vorsichtiger Schätzung annehmen, daß die neue Strecke, die zugleich eine Zubringerstraße von mindestens 600 km Wasserweg in sich schließt, den Betriebsetat des Bahnunternehmens jährlich um mindestens 1 Million Mark verbessern wird.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:49 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Demnach würde der Jahresrente von 1 656 000 ℳ ein Einnahmeerträgnis von 1,6 Millionen Mark mehr an Steuern und rund 1 Million Mark mehr an Betriebseinnahmen der Bahn gegenüberstehen.

Vermöge dieser Vorlage wird unser Ostafrikanisches Schutzgebiet binnen wenigen Jahren in den Besitz seiner großen 1 260 km langen Überlandbahn vom Indischen Ozean zum Tanganjikasee gelangen. Seit den neunziger Jahren des vorigen Jahrhunderts — die Vorgeschichte des Unternehmens reicht bis in das Jahr 1891 zurück — war sie beantragt und lange und heiß umstritten. Möchte die neue Bahn unserem größten, aussichtsvollen Schutzgebiet zu dauerndem Segen gereichen und alle politischen und wirtschaftlichen Hoffnungen, die man auf sie gesetzt hat, in reichem Maße erfüllen! *F. B.*

Generated on 2019-07-31 13:49 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Die Eisenbahnen in den Deutschen Schutzgebieten

im Rechnungsjahre 1910 [1]).

Von

Geh. Oberbaurat **Baltzer.**

Das Rechnungsjahr 1910 war für die Fortführung der Eisenbahnbauten in den Deutschen Schutzgebieten ebenso förderlich wie für die Weiterentwicklung des Verkehrs ihrer bereits im Betriebe befindlichen Eisenbahnen.

I.

Stand der Eisenbahnbauten gegen Ende des Kalenderjahres 1911.

Im Berichtsjahre 1910 wurden vollendet: Die Kameruner Nordbahn oder Manengubabahn mit 160 km und die Togo-Hinterlandbahn Lome—Atakpame, gleichfalls mit 160 km Gesamtlänge; beide wurden am 1. April 1911 dem öffentlichen Verkehr übergeben, nachdem zuvor schon einzelne Teilstrecken in vorläufige Benutzung genommen waren. Über den Bau des kurzen letzten Abschnittes Agbonu—Atakpame der Togo-Hinterlandbahn schweben noch Verhandlungen.

Durch die Vollendung der Manengubabahn hat Kamerun seinen ersten Eisenbahnbetrieb für den öffentlichen Verkehr erhalten; mit der Betriebseröffnung auf der Bahn Lome—Atakpame ist das Eisenbahnprogramm für das Schutzgebiet Togo in seiner zunächst in Aussicht genommenen Ausdehnung einstweilen erfüllt, indem der Weiterbau der Hinterlandbahn nach dem Norden auf Tschopowa zu der Zukunft vorbehalten bleibt. Togo besitzt demnach zurzeit 323 km Eisenbahn, nämlich die Küstenbahn Lome—Anecho mit 44 km, die InlandbahnLome—Palime mit 119 km und die Hinterlandbahn Lome—Atakpame mit 160 km Betriebslänge.

In Kamerun machte der Weiterbau der Teilstrecke Duala—Edea der Mittellandbahn Duala—Widimenge (Njong) weitere Fortschritte, ebenso

[1]) Vergl. Archiv für Eisenbahnwesen 1911, S. 401.

Generated on 2019-07-31 13:50 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

in Ostafrika der Weiterbau der Usambarabahn nach Moschi und der der Mittellandbahn nach Tabora; die letzten 98 km der Neubaustrecke Buiko—Moschi und 249 km der Neubaustrecke Morogoro—Tabora gelangten zur Vollendung, bei der letzten zugleich zur vorläufigen Benutzung durch den Bauzugbetrieb für den Weiterbau der genannten Neubaulinie. Während aber der Baufortschritt in Kamerun wegen des langwierigen Baues der großen Strombrücken über den Dibamba und Sanaga, wegen des schwierigen Geländes und der sehr ungünstigen klimatischen und sanitären Bedingungen und wegen der noch wenig entwickelten Arbeiterverhältnisse hinter den Erwartungen erheblich zurückblieb, konnte bei der Usambarabahn und besonders bei der Ostafrikanischen Mittellandbahn ein ungewöhnlich rascher Baufortschritt erzielt werden. Bei der Usambarabahn ist der Endpunkt Moschi in km 352 inzwischen am 26. September 1911 von der Gleisspitze erreicht worden, und auf der Ostafrikanischen Mittellandbahn war diese Anfang d. J. nur noch 37 km von Tabora entfernt. Am 4. Oktober 1911 ist auf der Usambarabahn der vorläufige Betrieb bis Moschi eröffnet und damit das einstweilige Endziel des Baues erheblich früher erreicht worden als der Bauvertrag vorschreibt; dasselbe ist auch bei der Ostafrikanischen Mittellandbahn zu erwarten. Der Endpunkt der ersten Teilstrecke Duala—Edea, rund 80 km, der Mittellandbahn in Kamerun wird voraussichtlich im Frühjahr 1912 erreicht werden.

Auch in Südwestafrika hat der Bahnbau gute Fortschritte aufzuweisen. Der im April 1910 begonnene Umbau der 188 km langen Staatsbahnstrecke Karibib—Windhuk in Kapspur wurde so weit gefördert, daß man den Kapspurbetrieb am 22. August 1911 auf der ganzen Umbaustrecke hat eröffnen können. Der Neubau des Nord- und des Südabschnittes der Linie Windhuk—Keetmanshoop ist so weit gediehen, daß auf beiden Abschnitten die ersten Teilstrecken dem vorläufigen Betrieb übergeben werden konnten; gegenwärtig sind die beiden Bauabschnitte bereits verbunden, so daß die Schienenverbindung Windhuk—Keetmanshoop im Vorbau als vollendet gelten darf.

Über die Erträgnisse der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen im Berichtsjahre ist vorauszuschicken, daß mit Ausnahme von Togo auf fast sämtlichen Schutzgebietsbahnen die Betriebsabschlüsse sich dank der Einnahmen aus den zu bewältigenden umfangreichen Baufrachten, infolge der Bautätigkeit auf den anstoßenden Neubaulinien, außerordentlich günstig gestaltet haben. Auf der Ostafrikanischen Mittellandbahn, der Usambarabahn, der Lüderitzbuchteisenbahn, der Bahn Karibib—Windhuk und der Strecke Swakopmund—Usakos—Karibib der Otavibahn wird daher künftig, mit dem Nachlassen oder gänzlichen Aufhören der Baufrachten, zunächst auf einen Rückgang der Roheinnahmen und des Überschusses zu rechnen sein, bis die weitere Verkehrsentwicklung ihn ausgleicht. In Togo

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:49 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

hat sich infolge der schlechten Maisernte, außerdem auch infolge längerer Verkehrsstörungen und -unterbrechungen in den Monaten Juli bis September 1910, die eine Folge der starken Wolkenbrüche und der hierdurch verursachten Beschädigungen der Bahnanlagen waren, ein nicht unbeträchtlicher Rückgang der Einnahmen und des Überschusses gegen das Vorjahr ergeben.

Inzwischen ist der Landungsbetrieb in Lome durch den Einsturz der dortigen Landungsbrücke am 17. Mai v. J. noch weiter besonders hart getroffen worden; dagegen scheint sich der Verkehr der Eisenbahnen gegen das ungünstige Jahr 1910 bereits wieder in erfreulicher Weise zu heben. Auch konnte mit Rücksicht auf den steigenden Wohlstand der farbigen Bevölkerung der Fahrpreis in der III. (Farbigen-) Klasse am 1. April 1911 von 2 auf 2,5 ₰ für das Kilometer erhöht werden. Diese Tariferhöhung (25 v. H.) kommt demnach vom neuen Rechnungsjahr an allen drei Bahnen in Togo zugute.

Im ganzen haben sich die Verkehrseinnahmen auf den Schutzgebietsbahnen zufriedenstellend weiterentwickelt, so daß der gesamte Betriebsüberschuß für 1910 sich bereits der Höhe von 5 Millionen Mark nähert. Im Rechnungsjahre 1910 hat betragen bei der

	durchschnittliche Betriebslänge in km		die Roheinnahme in Mark	der Betriebsüberschuß in Mark
Ostafrika:				
Usambarabahn	175		1 189 748	572 810
Mittellandbahn (Kalenderjahr) . .	314		1 877 966	415 466
Togo:				
Küstenbahn	44	163	833 539	264 917
Inlandbahn und Landungsbrücke in Lome.	119			
Südwest:				
Swakopmund—Windhuk[1])	382		1 601 572	484 224
Lüderitzbucht-Eisenbahn (einschl. Landungsbetrieb)	545		4 302 027	1 061 184
Otavibahn	671		4 849 825	2 054 457
im ganzen . . .	2 250		14 654 677	4 852 858

[1]) Die Strecke Swakopmund—Karibib dient seit dem 1. April 1910 nur noch dem Ortsverkehr.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:49 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die neu eröffneten Bahnen, die Kameruner Nordbahn, 160 km, und die Bahn Lome--Atakpame, 160 km, haben bisher in den ersten sechs Monaten des Rechnungsjahres 1911 vom 1. April bis 30. September, die erstere eine Roheinnahme von rund 253 000 ℳ, die letztere von rund 148 000 ℳ erzielt. Auf der ostafrikanischen Mittellandbahn hat der Betrieb am 15. Mai 1911 einen wichtigen Schritt vorwärts gewagt, indem man auf dem Abschnitt Kilossa--Dodoma für beide Richtungen Nachtdienst einführte.

Über den Fortschritt und Stand der Eisenbahnbauten gegen Ende des Kalenderjahres 1911 gibt die nachstehende Zusammenstellung Aufschluß:

Schutzgebiet	Eisenbahn	Gesamtlänge	Anfang 1911		Ende 1911	
			im Betrieb	im Bau	im Betrieb	im Bau
		Kilometer				
Ostafrika	Usambarabahn	352	254	98	352	—
	Mittellandbahn	847	464	383	713	134
	zusammen	1 199	718	481	1 065	134
Kamerun	Nordbahn	160	107	53	160	—
	Mittellandbahn	360	—	360	—	360
	zusammen	520	107	413	160	360
Togo	Lome—Anecho	44	44	—	44	—
	Lome—Palime	119	119	—	119	—
	Lome—Atakpame	162	135	25	160	2)
	zusammen	325	298	25	323	—
Südwestafrika	Otavibahn	671	671	—	671	—
	Swakopmund—Windhuk	382	382	(188)	382	—
	Nord-Südbahn[1]:					
	Nordabschnitt	220	—	220	97	123
	Südabschnitt	308	—	308	214	94
	Lüderitzbahn	545	545	—	545	—
	zusammen	2 126	1 598	528	1 909	217
	im ganzen	4 170	2 721	1 447	3 457	711

[1]) Nach neueren Ergebnissen der Bauausführung wird die Gesamtlänge der Nord-Südbahn statt 528 nur 506,5 km betragen.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:49 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Im Jahre 1911 wurden demnach vollendet und teils für den endgültigen, teils für den vorläufigen Verkehr eröffnet: in Ostafrika 347, in Kamerun 53, in Togo 25 und in Südwestafrika 311, zusammen 736 km (gegen 356 km im Vorjahr). Dieser Zuwachs an Betriebslänge, rd. 27 v. H., ist der größte, der bisher in einem Jahre erreicht wurde.

II.

Die Betriebsergebnisse der einzelnen Bahnen.

A. Ostafrika.

1. Die Usambara-Eisenbahn.

Bei der Usambarabahn hat das verflossene Rechnungsjahr, wie bemerkt, vorwiegend infolge des regen Baugutverkehrs außerordentlich günstig abgeschlossen. Die Einnahme aus den Baufrachten betrug 332 250 Rp., das sind 52,8 v. H. der Gesamteinnahme des Güterverkehrs.

Mittlere Betriebslänge	1909 160 km	1910 175 km	Unterschied gegen das Vorjahr	
	in Rupien = 1,33 ℳ		im ganzen	in %
Einnahmen aus:				
Personenverkehr	154 668	211 097	+ 56 429	+ 36,5
Güterverkehr	350 578	629 513	+ 278 935	+ 79,5
davon aus:				
Baufrachten	134 931	332 250	+ 197 319	—
%	= 38,5	= 52,8	—	—
Viehverkehr	4 632	6 282	+ 1 650	+ 35,6
sonstigen Einnahmen	17 544	45 419	+ 27 875	—
Gesamteinnahme	527 422	892 311	+ 364 889	+ 69,2
Betriebsausgabe	333 534	462 703	+ 129 169	+ 38,7
Betriebsziffer %	63,2	51,9	— 11,3	—
Betriebsüberschuß	193 888	429 608	+ 235 720	+121,6
ℳ	258 517	572 811	+ 314 294	—
Befördert:				
Personen	219 647	257 669	+ 38 022	+ 17,3
Personenkilometer im ganzen	9 068 075	10 768 511	+ 1 700 436	+ 18,75
für das Zugkilometer	52,3	46 1	— 6,2	—
Tonnen	21 788	36 233	+ 14 445	+ 66,3
davon Baugut	8 840	14 069	+ 5 229	+ 59,15
%	= 40,6	= 38,8	—	—
Tonnenkilometer	2 116 155	4 174 344	+ 2 058 189	+ 97,26
davon Baugut	—	2 462 075	—	—
%	—	= 59,0	—	—

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:49 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Mittlere Betriebslänge	1909 160 km	1910 175 km	Unterschied gegen das Vorjahr	
	in Rubel = 1,33 ℳ		im ganzen	in %
Tonnenkm für das Zugkm . .	12,2	17,9	+ 5,7	—
Zugkilometer	173 453	233 475	+ 60 022	+ 34,60
Ausgabe für das Zugkm . ℳ	2,56	2,64	+ 0,08	—
Stück Großvieh	1 580	1 962	+ 382	+ 24,0
„ Kleinvieh	2 814	3 422	+ 608	+ 21,6
Achskilometer				
der Personenwagen . . .	1 064 129	1 120 358	+ 56 229	+ 5,28
„ Gepäckwagen	189 205	189 208	+ 3	—
„ Güterwagen:				
beladen	1 353 037	2 377 882	+ 1 024 845	+ 75,7
leer	429 410	724 673	+ 295 263	+ 68,75
%	= 24,0	= 23,4	—	—
Summe	1 782 447	3 102 555	+ 1 320 108	+ 74,0
im ganzen . .	3 035 781	4 412 121	+ 1 376 340	+ 45,4
durchschnittl. Zugstärke Achsen	17,5	18,9	+ 1,4	+ 8,0
Reisende 1. Klasse	7 555	9 842	+ 2 287	+ 30,0
Einnahme an Fahrgeld . Rp.	27 556	38 896	+ 11 340	+ 41,0
Reisende 2. Klasse	11 844	10 604	— 1 240	— 10,5
Einnahme an Fahrgeld . Rp.	14 562	19 379	+ 4 817	+ 33,1
Reisende 3. Klasse	200 248	237 223	+ 36 975	+ 18,5
Einnahme an Fahrgeld . Rp.	101 083	138 837	+ 37 754	+ 37,4

Wie die vorstehende Zusammenstellung zeigt, ergibt sich bei einer mittleren Betriebslänge von 175 km (i. V. 160) im Berichtsjahr eine Gesamteinnahme von 892 311 Rp., das sind 364 889 oder 69,2 v. H. mehr als im Vorjahre, der eine Betriebsausgabe von 462 703 Rp., das sind 129 169 Rp. oder 38,7 v. H. mehr als im Vorjahre, gegenübersteht; der Überschuß beträgt demnach 572 810 ℳ., das sind 314 293 ℳ = 121,6 v. H. mehr als im Vorjahre. Mit diesem Überschuß hat die Pächterin nicht nur den seit dem 1. April 1910 erhöhten Mindestpachtzins von 246 000 ℳ und ihre Pachtentschädigung von 30 000 ℳ, sondern noch einen Reingewinn von 296 810 ℳ herausgewirtschaftet, von dem sie $^1/_{10}$ erhält, während dem Fiskus der Rest von $^9/_{10}$ = 267 129 ℳ zufließt. Dieser Überschuß für den Fiskus betrug im Vorjahre nur 68 865 ℳ, also 1910 ein Mehr von 198 264 ℳ.

Die Roheinnahmen sind gegen das Vorjahr im Personenverkehr um 36,5, im Güterverkehr um 79,5, im ganzen um 69,2 v. H. gestiegen, die

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:49 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Betriebsausgaben aber haben nur um 38,7 v. H. zugenommen, so daß die Betriebsziffer von 63,2 v. H. im Vorjahre auf 51,9 v. H. zurückgegangen ist. Die Steigerung der Einnahme aus dem Personenverkehr verteilt sich ziemlich gleichmäßig auf alle Klassen, 41 v. H. bei der I. Klasse, 33,1 v. H. bei der II. Klasse und 37,4 v. H. bei der III. Klasse. Demgegenüber hat aber der Verkehr der Reisenden in der II. Klasse um 10,5 v. H. abgenommen, was auf die Tariferhöhung in der II. Klasse von 2½ auf 4 Heller, die am 1. Dezember 1909 eingeführt wurde, zurückzuführen sein dürfte. Dagegen hat die Zahl der Reisenden in der III. Klasse um 36 975, das sind 18,5 v. H., gegen das Vorjahr zugenommen. Die gleichzeitig eingeführte Tariferhöhung der III. (Farbigen-) Klasse von 1 auf 1⅓ Heller (= 1,77 ₰) hat demnach in keiner Weise verkehrshemmend gewirkt, da der Verkehr in dieser Klasse trotzdem um 18½ v. H. zugenommen hat. Die Tariferhöhung hat sich also als eine durchaus richtige Maßregel von guter finanzieller Wirkung erwiesen. Der Anteil der Einnahme aus dem Personenverkehr am Gesamtertrag der Eisenbahn ist infolge des starken Baugutverkehrs von 29,2 v. H. im Vorjahre auf 23,7 v. H. gesunken. Die durchschnittliche Einnahme für das Personenkilometer ist, wesentlich infolge der erwähnten Tariferhöhungen in der II. und III. Klasse, von 1,7 auf 1,96 Heller = 2,6 ₰ gestiegen.

Bemerkenswert ist die Steigerung der Einnahme des Güterverkehrs um rund 79,5 v. H., während die Zahl der beförderten Tonnen nur um 66,3 vom Hundert zugenommen hat. Der Anteil des Baugutes am Güterverkehr hat im Jahre 1909 8 840 t = 40,6 v. H. betragen, gegen 14 069 t = 38,8 v. H. im Jahre 1910. Von den beförderten Gütertonnen kommen 9 864 (i. V. 7237) auf Stückgut und 26 369,6 (14 450) auf Wagenladungen.

Auch der Viehverkehr zeigt eine befriedigende Weiterentwicklung mit einer erheblichen Steigerung gegen das Vorjahr sowohl in den Beförderungsziffern als in den Einnahmen.

Die Durchschnittsleistungen des Zugkilometers sind von 52,3 Personen auf 46,1, von 6,14 Personenwagenachsen auf 4,8 gesunken, dagegen im Güterverkehr von 12,2 t und 10,3 Güterwagenachsen auf 17,9 t und 13,3 Güterwagenachsen gestiegen. Die Durchschnittsfahrt für den Reisenden ist mit 41,8 (41,3) km nur wenig gestiegen, der Durchschnittslauf der Tonne hat sich von 97 auf 115 km gesteigert.

Der Betriebsmittelpark umfaßt wie im Vorjahr 11 Lokomotiven und 133 Güterwagen, während im Berichtsjahr 1 Personenwagen beschafft wurde, so daß jetzt 13 statt 12 Personenwagen vorhanden sind. In Diensten der Betriebsverwaltung standen 34 (i. V. 32) Europäer und 697 (510) Farbige.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:49 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

2. Die Bahn Daressalam — Morogoro (— Tabora) (Kalenderjahr 1910).

Die Ausdehnung des Betriebes wurde mit Eröffnung der Strecken Morogoro—Kilossa, 81 km, am 1. Januar, Kilossa—Dodoma, 173 km, am 1. November 1910, von 209 auf 463 km gesteigert, also mehr als verdoppelt. Der Betrieb und Verkehr und die Einnahmen haben sich dementsprechend gegen das Vorjahr erheblich gesteigert. (Die mittlere Betriebslänge für das Kalenderjahr 1910 beträgt 314 km gegen 209 km i. V.) Beim unmittelbaren Vergleich der wirtschaftlichen Ergebnisse des Berichtsjahres mit dem Vorjahre muß man berücksichtigen, daß bei dem mit großer Beschleunigung durchgeführten Weiterbau der Bahn nach Tabora ihre Betriebs- und Verkehrsverhältnisse einstweilen noch kein stetiges Bild zeigen können.

	Kalenderjahr 1909	Kalenderjahr 1910	Unterschied gegen das Vorjahr im ganzen km	Unterschied gegen das Vorjahr in %
	mittlere Betriebslänge in km			
	209	314	+ 105	+ 50
Befördert:				
Weiße	4 097	5 586	+ 1 489	+ 36,4
Farbige	46 068	50 494	+ 4 426	+ 9,5
zusammen	50 165	56 080	+ 5 915	+ 11,8
Personenkm	6 694 442	7 730 556	+ 1 036 114	+ 15,4
für das km Bahn	32 030	24 620	— 7 410	—
Tonnen:				
Stückgut	3 186	4 004	+ 818	+ 26,0
Wagenladungen	3 558	5 826	+ 2 268	+ 63,5
zusammen	6 744	9 830	+ 3 086	+ 45,7
Baugut	39 318	56 161	+ 16 843	+ 43,0
zusammen	46 062	65 991	+ 19 929	+ 43,0
Tonnenkm im ganzen:				
Stück- und Wagenladungsgut	1 190 901	1 984 605	+ 793 704	+ 66,0
Baugut	10 758 607	15 811 428	+ 5 052 821	+ 46,0
zusammen	11 949 508	17 796 033	+ 5 846 525	+ 48,9
Für das km Bahn:				
Stück- und Wagenladungsgut	5 698	6 320	+ 622	—
Baugut	51 476	50 355	— 1 121	—
zusammen	57 174	56 675	— 499	—

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:49 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	Kalenderjahr 1909	Kalenderjahr 1910	Unterschied gegen das Vorjahr im ganzen km	Unterschied gegen das Vorjahr in %
	mittlere Betriebslänge in km			
	209	314	+ 105	+ 50
Großvieh . . . . . Stück	276	2 306	+ 2 030	—
Kleinvieh . . . . . „	1 994	3 608	+ 1 614	—
zusammen . .	2 270	5 914	+ 3 644	+157,0
Einnahmen aus:	In Rupien (= 1,33 ℳ)			
Personenverkehr	98 181	148 244	+ 50 063	+ 51,0
Gepäck, Fahrräder, Hunde . .	13 967	17 836	+ 3 869	+ 27,7
Güterverkehr:				
Stück- u. Wagenladungsgut	241 399	386 038	+ 144 639	+ 60,0
Baugut	403 448 282 413[1]	592 929 237 171[2]	+ 189 481 — 45 242	— —
Güterverkehr zusammen	927 260	1 216 138	+ 288 878	+ 31,0
Tierverkehr	4 640	20 446	+ 15 805	+341,0
Sonstiges	6 581	5 811	—	—
Gesamteinnahmen . . . Rupien	1 050 630	1 408 475	—	—
= ℳ	1 400 840	1 877 966	+ 477 126	+ 34,0
für das km . . . . . „	6 702	5 980	— 722	—
Betriebsausgaben[3] . . . . „	1 171 264	1 462 500	+ 291 236	+ 24,8
für das km . . . . . „	5 604	4 658	— 946	—
Betriebsziffer . . . . . %	83,6	78,0	— 5,6	—
Betriebsüberschuß:				
im ganzen . . . . . ℳ	229 576	415 466	+ 185 890	+ 81,0
für das km . . . . . „	1 098	1 323	+ 225	—
Zugkm einschließlich Bauzüge	353 647	615 523	+ 261 876	+ 74,0
Ausgabe für das Zugkm . ℳ	3,30	2,37	— 0,93	— 28,0
Zugkm für das km Bahn . .	1 692	1 960	+ 268	+ 15,8
Zugkm in:				
gemischten Zügen	66 674	100 393	+ 33 719	+ 50,5
Arbeitszügen	25 229	55 889	+ 30 660	+121,0
Materialzügen	252 059	440 860	+ 188 801	+ 75,0
Sonderzügen	9 685	18 381	+ 8 696	+ 90,0
insgesamt . . .	353 647	615 523	+ 261 876	+ 74,0

[1]) 376 551 ℳ = 3,5 ₰ für das Tonnenkilometer als Zuschlag.
[2]) 316 228 ℳ = 2,0 ₰ „ „ „ „ „
[3]) Ohne Speisung des Erneuerungsfonds.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:49 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	Kalenderjahr 1909	Kalenderjahr 1910	Unterschied gegen das Vorjahr im ganzen km	Unterschied gegen das Vorjahr in %
	mittlere Betriebslänge in km			
	209	314	+ 105	+ 50
Wagenachskm in gemischten Zügen:				
Personenwagen	850 421	1 403 085	+ 552 664	+ 65,0
Güterwagen	545 847	637 303	+ 91 456	+ 16,7
Arbeitszügen	492 369	1 070 667	+ 578 298	+117,0
Materialzügen	5 269 616	8 665 515	+ 3 395 899	+ 64,0
Sonderzügen	96 196	157 396	+ 61 200	+ 64,0
insgesamt	7 254 449	11 933 966	+ 4 679 517	+ 64,5
Züge:				
gemischte	313	312	— 1	—
sonstige	1 305	1 999	+ 694	—
zusammen	1 618	2 311	+ 693	+ 43,0
Zugstärke im Durchschnitt Achsen	20,5	19,4	— 1,1	—

Wie die Zusammenstellung ausweist, hat neben der erheblichen Steigerung des Baugutverkehrs auch der Stückgut- und Wagenladungsverkehr beträchtlich zugenommen; da aber die neu eröffneten Strecken zunächst mit wesentlich schwächerem Verkehr hinzutreten und somit zu dem Gesamtverkehr nicht in dem Maße beitragen wie die älteren Strecken, so ergeben die Zahlen bezogen auf das Kilometer durchschnittlicher Betriebslänge, mehrfach gewisse Rückgänge, die sich erst mit der Zeit ausgleichen können. Das Gesamtergebnis darf als recht befriedigend bezeichnet werden. Die Gesamteinnahme einschließlich der aus Baugutverkehr hat sich um rund 477 126 ℳ oder 34 v. H. gehoben, die Betriebsausgabe nur um 291 236 ℳ oder 24,8 v. H., der Betriebsüberschuß demnach um 185 890 ℳ oder 81 v. H. Die Betriebsziffer ist von 83,6 v. H. auf 78 v. H. gefallen, dabei sind aber die Leistungen des Betriebes, die Zugkilometer, um 74 v. H. gestiegen. Dementsprechend sind die Ausgaben für das Zugkilometer von 3,30 ℳ auf 2,37 ℳ gefallen. Die Einnahme aus dem Personenverkehr zeigt eine Steigerung von 51 v. H., die des öffentlichen Güterverkehrs von 60 v. H. und die des Tierverkehrs von 341 v. H., nämlich von 4 640 auf 20 446 Rp. (= 1,33 ℳ). Die Zahlen des verfrachteten Groß- und Kleinviehs weisen eine Steigerung von 157 v. H. auf; dies beruht darauf, daß die Bahn nun-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:49 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

mehr die viehreiche U g o g o landschaft erschließt. Der Güterverkehr zeigt im wesentlichen folgende Ziffern (die des Vorjahres in Klammer). Nach dem Innern: 2 734 (2 812) t Lebensmittel und Getränke, 1 001 (859) t Ge- und Verbrauchsgegenstände aller Art, 1 767 (1 254) t Holz, Eisenwaren und Baustoffe, 626 (402) t Feld- und Gartenfrüchte, tierische Erzeugnisse und sonstige Güter, zusammen 7 548 (5 690) t; nach der Küste: unter anderem: 1 247 (404) t Holz, Eisenwaren und Baustoffe, 852 (370) t Plantagenerzeugnisse, im ganzen 2 282 (1 054) t. Ferner betrug die Einfuhr von Lebensmitteln für die Eingeborenen an Bohnen 43 (0) t, Erdnüssen 31 (8) t, afrikanischen Kartoffeln 37 (23), Mais 73 (17), Mtama 288 (62), Sesam 47 (2), Reis 1 402 (1 382) t; die Einfuhr von Baumwollwaren für die Farbigen 878 (674) t. Für die Pflanzer wurden befördert Steine 905 (350), Feldbahnmaterialien 101 (0), Kalk, Zement, Holz, Wellblech, Maschinenteile, Möbel 1 579 (1 174) t. Die hauptsächlichsten Ausfuhrgüter waren Kautschuk 76 (7), Ölfrüchte 45 (0), Glimmer 126 (97), Rinder-, Ziegen- und Wildhäute 143 (2), Wachs 58 (0), Baumwolle 183 (200), Brennholz 199 (205), Nutz- und Edelholz 127 (170) t.

Der Durchschnittsreiseweg des Europäers betrug 168 (151), des Farbigen 134 (132) km, das durchschnittliche Fahrgeld eines Europäers 10,25 (9,20), des Farbigen 1,80 (1,33) Rp., die Einnahme für das Personenkilometer 2,6 (2) ₰.

Die Einnahme aus dem Güterverkehr hat hiernach für das Kilometer Bahnlänge betragen 1 229 (1 155) Rp., aus den Bautransporten 1 888 (1 930) Rp. Für die Tonne Güter sind durchschnittlich vereinnahmt 39,27 (35,3) Rp. Im Viehverkehr betrug die Einnahme für das Stück Großvieh 6,77 (8,59), für das Stück Kleinvieh 1,34 (1,14) Rp., im ganzen für das Kilometer Bahnlänge 65,11 (22,2) Rp.

Die Zahl der Beamten und Bediensteten betrug am Ende des Kalenderjahres 1910 113 Europäer und 2 639 Farbige.

Der Betriebsmittelpark umfaßte 44 Tenderlokomotiven, 26 Wasserwagen, 2 vierachsige Revisionswagen, 15 Personenwagen, und zwar 7 I/II., 1 II/III, 3 III., 4 IV. Klasse, 5 Gepäckwagen, 48 gedeckte Güterwagen, davon 5 vierachsig, 144 offene Güterwagen, davon 10 vierachsig, 60 Schienenwagen, 1 Kranwagen, 8 Motordräsinen, 5 Handdräsinen, 25 Bahnmeisterwagen. Im Bau begriffen waren am Ende des Berichtsjahres 10 Schlepptenderlokomotiven, 20 vierachsige offene Güterwagen und 14 Wasserwagen.

In regelmäßigem Betriebe verkehrte ein gemischtes Zugpaar zwischen Daressalam und Kilossa wöchentlich dreimal. Seit der Betriebseröffnung der Strecke bis Dodoma wird in beiden Richtungen nach Übernachtung in Kilossa die Fahrt am folgenden Tage fortgesetzt. Zur Beförderung des Baugutes wurden durchschnittlich täglich zwei Materialzüge in jeder Rich-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:49 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

tung gefahren. Außerdem verkehrten 722 Arbeitszüge zum Verfahren von rund 37 000 cbm Schotter und 22 000 cbm Brennholz für eigenen Bedarf.

B. Togo.

Die Verkehrsanlagen von Togo.

Das Rechnungsjahr 1910 war für die Verkehrsanlagen von Togo recht ungünstig; infolge starker Regengüsse im Juli und August 1910 traten auf der Küstenbahn und der Inlandbahn Dammbrüche ein, die empfindliche Störungen und wochenlange Unterbrechungen des Betriebs auf beiden Bahnen nach sich zogen. Dadurch wurden erhebliche Ausfälle in den Verkehrseinnahmen herbeigeführt; außerdem hatte die außerordentlich schlechte Maisernte und der damit verbundene Rückgang in dem Maisanbau und seiner Ausfuhr eine beträchtliche Abnahme des Verkehrs der Landungsbrücke in Lome und ihrer Einnahmen zur Folge. Inzwischen wurde der Landungsbetrieb durch den Einsturz der Landungsbrücke noch weiter geschädigt. Bis zur Vollendung des mittlerweile eingeleiteten Baues einer Notbrücke, die den stehengebliebenen Brückenkopf mit dem erhaltenen Rest der Zufahrtsbrücke verbinden soll, muß der Landungsbetrieb wieder wie in früheren Jahren durch die Brandung bewirkt werden, was häufig mit namhaften Opfern und Kosten verbunden ist.

Die neue Bahn Lome—Atakpame wurde nach Vollendung des Baues am 1. April 1911 in den bestehenden Betriebsvertrag mit der Deutschen Kolonial-Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Gesellschaft einbezogen und der Mindestpachtzins ist vom Rechnungsjahr 1911 ab von 306 500 ℳ auf 523 000 Mark erhöht.

Die Verkehrseinnahmen von Togo.

	1909	1910	Unterschied gegen das Vorjahr	
	in Mark		im ganzen	in %
Einnahme aus:				
Personenverkehr	166 205	164 549	— 1 656	— 1,0
Güterverkehr	705 521	582 843	— 122 678	— 17,4
Viehverkehr	2 885	2 768	— 117	— 4,1
sonstigen Quellen	30 387	83 378	+ 52 991	—
Gesamteinnahme	904 998	833 539	— 71 458	— 7,9
Betriebsausgabe	551 024	568 622	+ 17 598	+ 3,2
Betriebsziffer .%	60,9	68,2	+ 7,3	—
Betriebsüberschuß	353 974	264 917	— 89 057	— 25,2

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:49 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Wie die vorstehende Zusammenstellung [1]) erkennen läßt, zeigt der Güterverkehr eine Mindereinnahme von 122 678 ℳ, das sind 17,4 v. H., die Gesamteinnahme einen Ausfall von 71 458 ℳ, das sind 7,9 v. H. Da die Betriebsausgabe gleichwohl eine Steigerung um 17 598 ℳ, das sind 3,2 v. H. erfahren hat, so hat sich die Betriebsziffer von 60,9 auf 68,2 % erhöht und der Überschuß ist um rund 89 000 ℳ, das sind 25 v. H. zurückgeblieben. Somit fehlt an dem vom Betriebspächter dem Fiskus zu zahlenden Mindestpachtzins in Höhe von 306 500 ℳ noch ein Betrag von 41 583 ℳ. Auch für die dem Betriebspächter zustehende jährliche Pachtentschädigung von 30 000 ℳ fehlt es an Deckung; sie sowie der vorher genannte Fehlbetrag ist aus etwaigen späteren Überschüssen der Verkehrsanlagen zu vergüten. Der dem Gouvernement ferner zufließende Erlös aus der Erhöhung des Brückentarifs (von 2 ℳ für die Tonne) beläuft sich auf 60 547 (i. V. 77 125) Mark.

3. Die Küstenbahn Lome—Anecho.

Lome—Anecho 44 km	1909	1910	Unterschied gegen das Vorjahr im ganzen	Unterschied gegen das Vorjahr in %
Personen	76 355	83 094	+ 6 739	+ 8,82
Personenkilometer	2 440 284	2 546 525	+ 106 241	+ 4,35
Fahrtlänge im Durchschnitt km	32,0	30,6	— 1,4	—
Tonnen	[2]) 51 634	4 400	— 47 234	—
Tonnenkilometer	808 716	185 861	— 622 855	—
durchschnittliche Fahrtlänge km	15,66	42,2	+ 26,5	—
Zugkilometer	28 126	28 818	+ 692	+ 2,46
Ausgabe für das Zugkilometer ℳ	2,87	3,69	+ 0,82	+ 28,6
Einnahmen aus:	in Mark			
Personenverkehr	59 570	62 397	+ 2 827	+ 4,75
Güterverkehr	21 317	9 831	— 11 486	— 53,9
Viehverkehr	594	733	+ 139	+ 23,4
sonstigen Quellen	8 334	24 354	+ 16 020	+ 19,2
Gesamteinnahme	89 815	97 315	+ 7 500	+ 8,35
Betriebsausgabe	80 793	106 365	+ 25 572	+ 31,7
Betriebsziffer %	90	109	—	—

[1]) Infolge nachträglicher Umbuchungen haben die Einnahmen aus dem Güterverkehr der Inlandbahn für das Jahr 1909 gegen die vorjährigen Angaben etwas geändert werden müssen.

[2]) Darin 37 190 t Baugut.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:49 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Lome—Anecho 44 km	1909	1910	Unterschied gegen das Vorjahr im ganzen	Unterschied gegen das Vorjahr in %
Betriebsüberschuß . . . . . %	9092	[1]) — 9050	— 18072	—200,3
Achskilometer der:				
Personenwagen	203018	243936	+ 40918	+ 20,2
Gepäckwagen	54952	55088	+ 136	+ 0,25
Güterwagen beladen	410014	232014	— 178000	— 43,4
leer	129292 = 24,0 %	67392 = 22,5 %	— 61900	— 47,9
im ganzen . .	797276	598430	— 198846	— 24,9
für das Zugkilometer	28,4	20,8	— 7,6	—
Reisende in 1. Klasse	441	782	+ 341	+ 77,3
2. „	1024	1179	+ 155	+ 15,2
3. „	74890	81133	+ 6243	+ 8,3
zusammen . .	76355	83094	+ 6739	+ 8,8

Bei der Küstenbahn zeigt der Güterverkehr und die Einnahme daraus einen starken Rückgang. Die Gesamteinnahme ist nur um 7 500 ℳ, das sind 8,35 v. H., die Betriebsausgabe aber um 25 572 ℳ, das sind 31,7 v. H. gestiegen. So ergibt sich statt des Überschusses von 9 022 ℳ wie früher ein Fehlbetrag in Höhe von 9 050 ℳ, und die Betriebsziffer stellt sich dabei auf 109 v. H. (i. V. 90). Von den beförderten 4 400 t Güter unterlagen 1 233 t der Frachtberechnung, während 3 167 t Güter als Durchgangsgüter frachtfrei befördert wurden. Im Personenverkehr macht sich infolge der Tarifermäßigung der Sätze für die I. und II. Klasse (von 15 und 10 auf 10 und 5 ₰ [2])) die Zunahme des Verkehrs in diesen beiden Klassen, besonders in der I. Klasse sehr bemerkbar. Die Inlandbahn zeigt den gleichen Vorgang.

---

[1]) Fehlbetrag.

[2]) Vergl. Archiv für Eisenbahnwesen 1911, S. 412.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:49 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

4. Die Inlandbahn Lome—Palime.

Lome—Palime 119 km	1909	1910	Unterschied gegen das Vorjahr im ganzen	Unterschied gegen das Vorjahr in %
Personen	80 611	65 596	— 15 015	— 18,6
Personenkilometer	3 681 978	3 516 310	— 165 668	— 4,5
Fahrtlänge im Durchschnitt km	45,7	53,6	+ 7,9	—
Tonnen	[1] 97 858	11 401	— 86 457	—
Tonnenkilometer	1 353 448	866 395	— 487 053	— 36,0
durchschnittliche Fahrtlänge km	13,83	76,0	+ 62,17	—
Zugkilometer	82 111	54 615	— 27 496	— 33,5
Kosten für das Zugkilometer ℳ	2,42	4,39	+ 1,97	+ 81,5
Einnahmen aus:	in Mark			
Personenverkehr	93 588	90 184	— 3 404	— 3,6
Güterverkehr	265 872	258 206	— 7 666	— 2,9
Viehverkehr	675	708	+ 33	+ 4,9
sonstigen Quellen	19 468	56 201	+ 36 733	—
Gesamteinnahme	379 603	405 299	+ 25 696	+ 6,8
Betriebsausgabe	199 017	239 790	+ 40 773	+ 20,5
Betriebsziffer %	48	59	+ 11	—
Betriebsüberschuß	180 586	165 509	— 15 077	— 8,35
Achskilometer der				
Personenwagen	603 816	398 832	— 204 984	— 33,9
einschließlich Wassertender	60 161	—	—	—
Gepäckwagen	150 592	98 096	— 52 496	— 34,8
Güterwagen, beladen	495 791	562 096	+ 66 305	+ 13,4
einschließlich Wassertender	61 419	—	—	—
Güterwagen, leer	274 399 = 35,6 %	95 288 = 14,5 %	— 179 111	— 65,3
im ganzen	1 646 178	1 154 312	— 491 866	— 30,0
für das Zugkilometer	20,5	21,1	+ 0,6	—
Reisende in 1. Klasse	341	453	+ 112	+ 32,8
2. „	611	807	+ 196	+ 32,1
3. „	73 495	64 336	— 9 159	— 12,5
Arbeitszügen	6 164	—	—	—
zusammen	80 611	65 596	— 15 015	— 18,6

[1] Einschl. 82 948 t Baugut.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:49 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Auch hier zeigen sich infolge ungünstiger Einwirkungen fast durchweg Rückgänge im Personen- und Güterverkehr und in ihren Erträgnissen. Die Gesamteinnahme stellte sich zwar um 25 696 ℳ, das sind 6,8 v. H. höher; da sich aber die Betriebsausgabe gleichzeitig um 40 773 ℳ, das sind 20,5 v. H. gesteigert hat, so zeigte der Betriebsüberschuß einen Rückgang um 15 077 ℳ, das sind 8,35 v. H. Die Betriebsziffer ist dabei von 48 auf 59 v. H. gestiegen. Bemerkenswert ist hier die wesentliche Einschränkung der gefahrenen Zugkilometer um 27 496 oder 33½ v. H., wodurch zweifellos eine bedeutend bessere Zugauslastung und -ausnutzung herbeigeführt worden ist. Auch die Leerläufe der Güterwagen sind wesentlich zurückgegangen, nämlich von 35,6 auf 14,5 v. H. Die gefahrenen Achskilometer zeigen eine Abnahme um 491 866 = 30 v. H. Die Kosten für das Zugkilometer erscheinen hierbei natürlich infolge der Steigerung der Betriebsausgaben wesentlich erhöht, nämlich von 2,42 ℳ auf 4,39 ℳ.

Die Abnahme des Personenverkehrs in der farbigen Klasse um 9 159 Reisende ist auf die erwähnten Verkehrsunterbrechungen zurückzuführen. Von den beförderten Gütern kommen 2 736 (i. V. 2 618) t auf Stückgut, der Rest auf Wagenladungen.

Die Landungsbrücke in Lome.

Landungsbrücke in Lome	1909	1910	Unterschied gegen das Vorjahr im ganzen	Unterschied gegen das Vorjahr in %
Personen	5 022	4 899	— 133	— 2,6
Tonnen	49 714	37 508	— 12 206	— 24,6
davon Einfuhr	24 449	23 241	— 1 208	— 4,9
Ausfuhr	25 265	14 267	— 10 998	— 43,5
Einnahme aus:				
Personenverkehr ℳ	13 047	11 968	— 1 079	— 8,3
Güterverkehr „	418 332	314 806	— 103 526	— 24,7
Viehverkehr „	1 616	1 327	— 289	— 17,9
sonstigen Quellen „	2 585	2 823	+ 238	—
Gesamteinnahme ℳ	435 580	330 924	— 104 656	— 24,0
Betriebsausgabe „	271 214	222 467	— 48 747	— 18,0
Betriebsziffer %	62,3	67,0	+ 4,7	—
Betriebsüberschuß ℳ	164 366	108 457	— 55 909	— 34,0

Die Ergebnisse des Landungsbetriebes zeigen den stärksten Rückgang im Verkehr und in seinen Erträgnissen. Die Gesamteinnahme ist um 104 656

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:49 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Mark, das sind 24 v. H. gesunken, gleichzeitig ist aber auch die Betriebsausgabe um 48 747 ℳ, das sind 18 v. H., zurückgegangen. Der Überschuß stellt sich demnach um 55 909 ℳ, das sind 34 v. H., niedriger.

Im Betriebsdienst der Verkehrsanlagen waren beschäftigt 27 (i. V. 26) weiße Beamte, 16 (i. V. 43) farbige Bedienstete und 407 (i. V. 252) schwarze Arbeiter. An Betriebsmitteln sind vorhanden 15 Lokomotiven, 17 Personenwagen und 143 Güterwagen.

C. Deutsch Südwestafrika.

5. Die Otavi-Eisenbahn.

Das Berichtsjahr ist für die Otavi-Eisenbahn das erste Jahr im Pachtbetriebe nach der Verstaatlichung. Da der Eisenbahnbetrieb infolge des Pachtvertrages mit dem Schutzgebietsfiskus von Deutsch-Südwestafrika [1]) in der Hand des früheren Eigentümers geblieben ist, so hat sich der Besitzwechsel der Bahn nach außen hin fast unmerklich vollzogen und in ihren Betriebs- und Verkehrsverhältnissen kaum wesentlich geltend machen können; die Eisenbahn hat daher wie bisher im allgemeinen recht befriedigende Betriebs- und Verkehrsergebnisse zu verzeichnen. Dabei ist ihr vor allem der Umstand zustatten gekommen, daß am 1. April 1910 der Betrieb für den durchgehenden öffentlichen Verkehr auf der Staatsbahnstrecke Swakopmund—Jakalswater—Karibib eingestellt und der Verkehr dieser Strecke der Otavibahn zugeleitet wurde. Dieser an sich nicht unbeträchtliche Verkehr erfuhr aber noch eine besondere Steigerung durch die umfangreichen Bautransporte, die der Umbau der Staatsbahnstrecke Karibib—Windhuk in Kapspur und der Neubau des Nordabschnittes Windhuk—Kub der Staatsbahn Windhuk—Keetmanshoop erforderte und die sich auch noch in den beiden nächsten Rechnungsjahren geltend machen werden. Infolgedessen weist der Verkehr auf der Otavibahn, wie die nachstehende Zusammenstellung zeigt, eine wesentliche Steigerung auf, die sich vornehmlich auf den Bahnabschnitt Swakopmund—Usakos—Onguati—Karibib erstrecken dürfte. Die Verkehrsziffern und Betriebseinnahmen und -ausgaben usw. sind mit denen des Vorjahres nicht ohne weiteres vergleichbar, weil im Rechnungsjahr 1910 die 91 km lange Strecke Otavi—Grootfontein der South West Africa Company nach Verstaatlichung zu den Pachtbetriebsstrecken der eigentlichen Otavibahn hinzugetreten ist. Der an das Schutzgebiet zu zahlende Pachtzins — 4,6 % des Kaufpreises — bezifferte sich auf 1 149 120 ℳ und die Abgaben für den Übergangsverkehr der Staatsbahn auf 503 615 ℳ (gegenüber einer Veranschlagung von 350 000 ℳ).

[1]) Vergl. Archiv für Eisenbahnwesen 1910, S. 635.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:49 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	Rechnungsjahr 1909	Rechnungsjahr 1910	Unterschied gegen das Vorjahr	
	Betriebslänge 580 km	Betriebslänge 671 km	im ganzen +91 km	in % +15,7
Einnahmen aus:				
Personenverkehr ℳ	298 595	488 481	+ 189 886	+ 63,5
Güter- und Viehverkehr „	2 923 232	4 207 847	+ 1 284 615	+ 44,0
sonstigen Quellen „	52 293	153 497	+ 101 204	+193,0
Gesamteinnahmen ℳ	3 274 121	4 849 825	+ 1 575 704	+ 48,2
für das Kilometer „	5 645	7 228	+ 1 583	+ 28,1
Betriebsausgaben „	1 784 058	2 795 367	+ 1 011 309	+ 56,6
für das Kilometer „	3 076	4 166	+ 1 090	+ 35,5
Betriebsziffer %	54,5	57,6	+ 3,1	—
Überschuß ℳ	1 490 063	2 054 457	+ 564 394	+ 37,8
für das Kilometer „	2 569	3 062	+ 493	+ 19,2
Befördert:				
Zugkilometer	694 428	916 126	+ 221 698	+ 31,9
Personen	27 531	45 367	+ 17 836	+ 65,0
Personenkilometer	4 591 434	7 801 680	+ 3 210 246	+ 70,0
durchschnittliche Fahrt für die Person km	166	172	+ 6	—
Tonnen	58 606	111 194	+ 52 588	+ 89,5
Tonnenkilometer	29 281 248	39 491 763	+10 210 515	+ 34,9
durchschnittliche Fahrt für die Tonne km	499	355	— 144	—
Kosten des Zugkilometers ℳ	2,57	3,05	+ 0,48	+ 18,7
Achskilometer der				
Personenwagen	1 750 788	2 250 764	+ 499 976	+ 28,6
Wasserwagen	732 584	1 528 164	+ 795 580	+108,5
Gepäckwagen	2 221 828	2 425 304	+ 203 476	+ 9,15
Güterwagen	17 673 628	23 150 284	+ 5 476 656	+ 31,0
davon leer	4 823 884 = 27,3 %	6 652 344 = 28,7 %	+ 1 828 460	+ 38,0
im ganzen	22 378 828	29 354 516	+ 6 975 688	+ 31,2
durchschn. Zugstärke an Achsen	32,2	32,04	— 0,16	—
1 Zugkilometer beförderte im Durchschnitt:				
Personen	6,6	8,5	+ 1,9	+ 29,0
Tonnen	42,2	43,1	+ 0,9	+ 2,1

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:49 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Wie die Zusammenstellung erweist, hat sich die Einnahme aus dem Personenverkehr um 63,5, aus dem Güterverkehr um 44 v. H. gesteigert. Die Gesamteinnahme ist um 48,2 v. H., die Betriebsausgabe aber sogar um 56,6 v. H., der Betriebsüberschuß daher nur um 37,8 v. H. gestiegen. Die Steigerung der kilometrischen Einnahme und Ausgabe und des Überschusses betrug nur 28,1, 35,5 und 19,2 v. H., die Betriebsziffer ist daher von 54,5 auf 57,6 v. H. gestiegen. In den Betriebsausgaben ist indes eine jährliche Rücklage von 350 000 ℳ in den Erneuerungsfonds und von 50 000 ℳ in den Baufonds enthalten.

Die Leistung des Betriebes an Zugkilometern zeigt eine Steigerung um 31,9 v. H., während die Zahl der beförderten Personen um 65, die der beförderten Gütertonnen sogar um 89,5 v. H. zugenommen hat. Die Züge sind also zweifellos besser ausgenutzt worden. Dies wird auch bestätigt durch den Ausweis der durchschnittlichen Leistung des Zugkilometers an beförderten Personen und Gütern. Der Betriebsüberschuß von 2 054 457 ℳ hat das Anlagekapital mit rund 8,2 v. H. verzinst.

Die Reisenden verteilen sich auf die einzelnen Klassen:

I. Klasse 5 391 (i. V. 3 262) = 11,9 (11,9) v. H.,
II. „ 10 976 (i. V. 7 776) = 24,2 (28,2) „
III. „ 29 000 (i. V. 16 494) = 63,9 (59,8) „ .

Der Verkehr in der III. Klasse hat also verhältnismäßig am meisten zugenommen. Während die Zahl der beförderten Tonnen um 89,5 v. H. gestiegen ist, haben sich die Tonnenkilometer nur um 34,9 v. H. vermehrt. Der Durchschnittslauf für die Tonne zeigt eine Verringerung von 499 auf 355 km. Die Güterbeförderung verteilt sich mit 5 650 (i. V. 3 302) t auf Stückgut und mit 105 544 (i. V. 55 304) t auf Wagenladungen, davon gehen 48 409 (i. V. 43 859) t auf Tarifklasse VII, Erze, Kohlen, Koks usw. in Zugladungen zu 7 ₰ für das Tonnenkilometer. Entsprechend der Steigerung der Betriebsausgaben hat sich auch die Ausgabe für das Zugkilometer etwas, nämlich von 2,57 auf 3,05 ℳ, gesteigert. Es wurden 6 447 Züge gegen 4 308, also 2 139 oder 49,5 v. H. mehr als im Vorjahre, gefahren. Auch die Leerläufe der Güterwagen zeigen eine kleine Zunahme. Die Gesamtsumme der beförderten Baugüter hat betragen 35 308,8 t und der Bahn eine Einnahme gebracht von im ganzen 973 788 ℳ.

Der Betriebsmittelpark umfaßte am 31. März 1911 34 (i. V. 33) Lokomotiven, 2 Motorwagen, 30 Wassertender, 358 (i. V. 328) Güterwagen. Die Neubeschaffung erstreckte sich also auf 1 Lokomotive, 20 Niederbordwagen und 10 Schienenwagen. Da die Staatsbahn einen großen Teil ihrer Betriebsmittel für Bauzwecke verwenden mußte, so wurde auch auf der Staatsbahnstrecke Karibib—Windhuk der Wagenladungs- und Stückgutverkehr zum größten Teil mit Fahrzeugen der Otavibahn durchgeführt.

Generated on 2019-07-31 13:49 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

An den Bahnanlagen wurden erhebliche Erweiterungen und Ergänzungen ausgeführt, insbesondere der Bau der neuen Hauptwerkstätte in Usakos vollendet. Sie enthält einen Raum für 8 Lokomotivstände, eine Tischlerei, Schmiede, Klempnerei und drei Diensträume für Maschinen- und Werkmeister. Die Wassererschließungsarbeiten in Usakos wurden mit Erfolg beendet. Der seit Januar 1911 in Betrieb genommene Rohrbrunnen liefert in 24 Stunden 400 cbm Wasser. Dieses kann ohne Reinigung als Kesselspeisewasser benutzt werden und reicht aus, um einen Teil der Züge von Swakopmund nach Usakos zu speisen. Die Erdarbeiten zur Tieferlegung der Bahn auf den Bobosbergen wurden fertiggestellt. Nach dieser Linienverbesserung können die Züge mit voller Auslastung und Fahrgeschwindigkeit mit einer Lokomotive von Tsumeb nach Otavi gefahren werden. Ferner wurde die ganze Stammstrecke von Swakopmund bis Tsumeb mit einer Telegraphen-Morseleitung versehen.

In der Ausbildung des schwarzen Betriebspersonals wurde fortgefahren. Die eingeborenen Lokomotivheizer und das eingeborene Aufsichtspersonal haben sich bewährt. Zur Bewältigung des Verkehrs mußten neue Zugpaare eingelegt werden, die die Strecke von Usakos nach Swakopmund und zurück in 14 Stunden durchfahren. Es verkehrten in jeder Richtung zwischen Swakopmund und Usakos täglich ein Personenzug, zwischen Usakos und Tsumeb wöchentlich zwei Personenzüge sowie zwischen Usakos und Karibib täglich zwei gemischte Züge. Außerdem wurden zweimal wöchentlich zwischen diesen beiden Stationen Nachmittagszüge für den Personenverkehr gefahren. Zwischen Otjiwarongo und Grootfontein verkehrte wöchentlich ein gemischter Zug in jeder Richtung. An Güterzügen verkehrten täglich durchschnittlich 12 bis 13 (i. V. 6 bis 7) Züge.

Die Zahl der Beamten, Bediensteten und Arbeiter betrug 240 (i. V. 190) Weiße und 1 200 (i. V. 1 250) Farbige.

6. Die Staatsbahn Swakopmund — Windhuk.

Auf der Strecke Swakopmund—Jakalswater—Karibib der Staatsbahn Swakopmund—Windhuk wurde der Betrieb für den öffentlichen Durchgangsverkehr am 1. April 1910 eingestellt und der Verkehr der Strecke Swakopmund—Usakos—Karibib der Otavibahn zugeleitet. Gleichzeitig wurde die Otavibahn verstaatlicht. Mit dem gleichen Zeitpunkte wurde der Umbau der 188 km langen Staatsbahnstrecke Karibib—Windhuk in Kapspur begonnen, wobei der öffentliche Verkehr in vollem Umfange aufrecht erhalten werden mußte. Im Anschluß an die Staatsbahn Karibib—Windhuk wurde gleichzeitig der Neubau der Strecke Windhuk—Kub, des Nordabschnittes der Linie Windhuk—Keetmanshoop, in Kapspur begonnen. Infolge dieser Umstände ist das Rechnungsjahr 1910 für den Betrieb und Verkehr der

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:52 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Bahn Karibib—Windhuk als in mancher Beziehung außergewöhnlich zu betrachten, so daß beim Vergleich der Ziffern dieses Jahres mit denen des Vorjahres Vorsicht geboten ist. Der Bahnbetrieb hatte auf den Streckenumbau und auf die Durchführung der Baufrachten der anschließenden Neubaustrecke Windhuk—Kub vielfache Rücksichten zu nehmen. Infolge der zahlreichen Baufrachten erfuhr der Güterverkehr eine erhebliche Steigerung. Die Tonnenzahl der Baugüter betrug 76 v. H. der beförderten Güter und die Einnahme aus dem Bauverkehr belief sich auf 610 283 ℳ = 38 v. H. der Gesamteinnahme. Infolge des starken Baugutverkehrs gestaltete sich auch hier das wirtschaftliche Ergebnis außerordentlich günstig. Die gesamte Roheinnahme stellte sich auf 1 601 572 ℳ, das sind 719 995 ℳ oder 81,6 v. H. mehr, die Betriebsausgabe auf 1 117 348 ℳ, das sind 345 478 ℳ oder 44,7 v. H. mehr. Die Betriebsziffer ermäßigte sich von 87,5 auf 69,8 v. H., und der Betriebsüberschuß stieg auf 484 224 ℳ gegen 109 707 ℳ, also mehr 374 517 ℳ oder 134 v. H. Von dem Betriebsüberschuß von 484 224 Mark fließen 230 000 ℳ dem Schutzgebietsfiskus, der Rest mit 254 224 ℳ dem Baufonds für den Umbau der Strecke Karibib—Windhuk zu. Die Betriebsergebnisse im einzelnen sind aus der nachstehenden Zusammenstellung zu ersehen.

	1909	1910	Unterschied gegen das Vorjahr	
			im ganzen	in %
Einnahme aus:				
Personenverkehr . . . . ℳ	130 280	222 645	+ 92 365	—
davon Bauverkehr . . „	—	54 404	—	—
Güterverkehr . . . . . „	715 521	1 173 954	+ 458 433	—
davon Baugut . . . . „	—	436 795 = 37,0 %	—	—
Tierverkehr . . . . . „	18 364	16 355	— 2 009	—
sonstigen Quellen . . . „	17 412	188 618	+ 171 206	—
zusammen ℳ	881 577	1 601 572	+ 719 995	+ 81,6
davon aus Baugut usw. „	—	610 283 = 38,0 %	—	—
Betriebsausgabe . . . . . „	771 870	1 117 348	+ 345 478	+ 44,7
Betriebsziffer . . . . . %	87,5	69,77	— 17,7	—
Betriebsüberschuß . . . . ℳ	109 707	484 224	+ 374 517	+134,0
Befördert:				
Personen	21 778	68 138	+ 46 360	—
Personenkilometer	1 987 396	3 599 179	+ 1 611 783	—

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:50 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	1909	1910	Unterschied gegen das Vorjahr im ganzen	Unterschied gegen das Vorjahr in %
Durchschnittsfahrt . . . . km	91	53	— 38	—
Tonnen	16 762	88 531	+ 71 769	—
davon Baugut	—	67 435 = 76,0 %	—	—
Tonnenkilometer	2 684 218	7 402 274	+ 4 718 056	—
Durchschnittslauf der Tonne km	159	84	— 75	—
Zugkilometer	138 489	368 585	+ 230 096	+166,0
Ausgabe für das Zugkilometer ℳ	5,57	3,03	— 2,54	—
Achskilometer der				
Personenwagen	971 156	1 084 120	+ 112 964	—
Gepäckwagen	—	(70 387)	—	—
Güterwagen, beladen	3 569 370	6 459 931	+ 2 890 561	—
leer	1 328 390 = 27,1 %	4 318 359 = 40,0 %	+ 2 989 969	—
im ganzen . .	5 868 916	11 862 410	+ 5 993 494	—
durchschn. Zugstärke Achsen	42,4	32,1	—	—
Auf 1 Zugkilometer kommen:				
Personenkilometer	14,3	9,8	—	—
Tonnenkilometer	19,3	20,1	—	—

Für den öffentlichen Verkehr blieb auf der Umbaustrecke Karibib—Windhuk der Fahrplan des Vorjahres zunächst bestehen. Bald erforderte jedoch die Rücksicht auf das Vorstrecken des neuen Oberbaues Fahrplanänderungen. Die im Vorjahre wegen der Verringerung des Verkehrs eingeführte Sonntagsruhe konnte nicht mehr aufrechterhalten werden.

Die Beförderung erstreckte sich neben dem Personen- und Viehverkehr auf dieselben Gütergattungen wie in den Vorjahren (Kaufmannsgüter, Proviant, Baumaterialien, Bedarfsgegenstände für Gewerbe und Farmwirtschaft und deren Erzeugnisse, auch Preßgas und Brennholz).

Mit dem 1. April 1910 wurde für die Eisenbahn Swakopmund—Windhuk und die Lüderitzbuchtbahn ein neuer gemeinschaftlicher Tarif eingeführt.

Der Umbau wird teils auf dem bisherigen Bahnkörper, teils auf Linienverlegungen ausgeführt, wo das Gelände oder die Herabminderung der Steigung dies erfordert; auf dem bisherigen Bahnkörper wird der neue Oberbau dreischienig in Schmalspur und Kapspur verlegt. Am Schlusse des Berichtsjahres waren die Arbeiten derart gefördert, daß der Kapspurbetrieb am 22. August 1911 auf der ganzen Umbaustrecke eröffnet werden konnte.

Generated on 2019-07-31 13:50 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Nach Einstellung des öffentlichen Durchgangsverkehrs auf der unteren Staatsbahnstrecke Swakopmund—Jakalswater—Karibib wurde für die Interessenten dieser Strecke ein Bedarfsbetrieb eingerichtet, indem monatlich ein- oder zweimal ein durchgehender Zug von Karibib nach Swakopmund und zurück fährt, der den Zwischenverkehr (Khan, Jakalswater, Sphinx, Kubas) versorgt und behufs besserer Ausnutzung Dienstgüter (Kohlen) mitführt.

Die Regenzeit verursachte abweichend vom Vorjahre keine Betriebsstörungen. Der Umbau auf dem bisherigen Bahnkörper machte Hebungen und Senkungen des Gleises, Einbau von Brücken und Durchlässen unter dem Gleise und andere Veränderungsarbeiten nötig.

An Werkstätten besteht die bisherige Hauptwerkstätte in Karibib und eine kleinere Werkstätte in Windhuk. Das alte rollende Material hat trotz seiner großen Beanspruchung in den Vorjahren, besonders während des Kriegsbetriebes, auch noch während des Umbaues genügt; die Beförderung der aus Otaviwagen und Staatsbahnwagen gebildeten Züge erfolgte ohne Schwierigkeiten unter Verwendung von Otavikuppelwagen, die an jeder Kopfseite zwei Puffer unter einander führen.

Beschäftigt waren zum Schlusse des Jahres an Betriebspersonal (ohne Streckenpersonal) 172 Weiße und 159 Farbige, gegenüber 206 Weißen und 430 Farbigen des Vorjahres an Gesamtpersonal.

7. Die Südbahn Lüderitzbucht—Keetmanshoop und Seeheim—Kalkfontein einschl. des Landungsbetriebes in Roberthafen.

Die Betriebsergebnisse sind, und zwar vorwiegend infolge des starken Baugutverkehrs für den Neubau der Strecke Keetmanshoop—Kub, im Berichtsjahr recht befriedigend gewesen. Die Einnahme aus dem Baugutverkehr hat allein 1 397 269 ℳ, das sind 49,3 v. H. der Gesamteinnahme des Güterverkehrs der Bahn, betragen. Ein Vergleich mit dem Vorjahr ist nicht angängig, weil in diesem die Verkehrsanlagen nur erst 6 Monate lang in Betrieb gestanden hatten.

Die Betriebseinnahme für das Rechnungsjahr 1910 stellt sich auf 4 302 027 ℳ, die Betriebsausgabe auf 3 240 843 ℳ — entsprechend einer Betriebsziffer von 75,3 v. H. —, der Überschuß auf 1 061 184 ℳ. Hiervon erhält der Betriebspächter zunächst 30 000 ℳ Pachtentschädigung und von dem verbleibenden Rest noch $^1/_{10}$ = rund 103 118 ℳ und das Gouvernement die übrigen $^9/_{10}$ mit rund 928 066 ℳ. In der nachfolgenden Zusammenstellung sind die Ergebnisse aus Landungsbetrieb und aus dem Betrieb der Bahn getrennt aufgeführt und in der letzten Spalte die Ziffern des

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:53 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

vorangehenden halben Betriebsjahres vom 1. Oktober 1909 bis 31. März 1910 daneben gesetzt:

	1. April 1910 bis 31. März 1911			1. Oktober 1909 bis 31. März 1910 (6 Monate)
	Landungsbetrieb in Lüderitzbucht	Eisenbahn: 545 km Betriebslänge	zusammen	
Einnahmen aus:				
Personenverkehr . . ℳ	37 401	286 202	323 602	164 622
Güterverkehr . . . „	754 805	2 838 212	3 593 017	1 288 551
davon aus Baugutverkehr . . . . „	—	1 397 269 = 49,3 %	—	—
Viehverkehr . . . . „	17 645	34 120	51 765	—
Sonstiges . . . . . „	4 554	329 089	333 643	130 974
zusammen . ℳ	814 404	3 487 623	4 302 027	1 524 147
Betriebsausgaben . . . „	646 576	2 594 267	3 240 843	1 153 813
Betriebsziffer . . . . %	79,4	74,4	75,3	75,7
Überschuß . . . . . ℳ	167 828	893 356	1 061 184	370 334
Befördert:				Bahn
Personen	19 467	31 322	—	18 954
Personenkilometer . . .	—	4 811 057	—	2 637 432
Durchschnittsfahrt . . km	—	154	—	139
Tonnen	115 589	45 752	—	12 227
davon Baugut	—	24 297 = 53,0 %	—	—
Tonnenkilometer	—	13 619 715	—	3 137 129
davon Baugut	—	8 621 939 = 63,0 %	—	—
durchschnittlicher Lauf der Tonne . . . . . km	—	298	—	256,6
Zugkilometer	—	601 041	—	187 179
Ausgaben für das Zugkilometer . . . . . ℳ	—	4,31	—	4,65

Wie man erkennt, ist fast überall eine erhebliche Steigerung eingetreten. Die kilometrische Roheinnahme ergibt rund 6 400 ℳ gegen 2 126 ℳ für die vorangehenden 6 Monate. Der Personenverkehr, der sich in beiden Verkehrsrichtungen ziemlich gleich bleibt, verteilt sich auf die verschiedenen Klassen, wie folgt (die Ziffern des vorangehenden Halbjahres sind in Klammern aufgeführt):

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:50 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

I. Kl.	4 148 (2 609)	Reisende mit Einnahme an Fahrgeld von	60 995 (28 770)	ℳ,
II. „	13 358 (8 089)	Reisende mit „ „ „ „	103 017 (50 349)	„,
III. „	13 816 (8 256)	Reisende mit „ „ „ „	98 189 (55 720)	„,
Zus.	31 322 (18 954)	Reisende		
			Zusammen	262 202 (134 839) ℳ.

Die durchschnittliche Fahrtlänge beträgt in der

I. Klasse	147 (125)	km
II. „	129 (115)	„
III. „	180 (168)	„ .

An Reisegepäck wurden im ganzen befördert 429,9 (77,3) t und dafür 30 810 (8 636) ℳ eingenommen. Von den beförderten Gütern kamen auf Stückgut 2 930 (2 163,5) t, auf Wagenladungen 42 822 (10 063) t, und zwar ganz überwiegend, nämlich 97,1 (93,5) v. H., nach dem Innern, während zur Küste nur 687 t Stückgut und 630 t Wagenladungsgut gingen, zusammen 1 317 (780) t. Der Viehverkehr betrug: Großvieh 606 (494), Kleinvieh 1 711 (1 449) Stück. Die Leistungen der Fahrzeuge an Achskilometern betrugen:

Personenwagen	666 800	(293 678)
Gepäckwagen	596 330	(275 292)
Wassertender	1 878 085	(604 105)
Güterwagen beladen . . .	4 839 857	(1 486 977)
leer	4 098 801 = 45,8 %	(955 193 = 39 %)
Zusammen . . .	12 079 873	(3 615 245).

Die durchschnittliche Zugstärke ergibt sich demnach zu 20,6 (19,3) Achsen. Die Zahl der Leerläufe der Güterwagen ist infolge der überwiegenden Bautransporte noch gestiegen auf 45,8 (39) v. H. Der außerordentlich starke Verkehr der Wassertender springt besonders in die Augen.

Die Ausfuhr ist noch sehr gering und beschränkt sich im wesentlichen auf folgende Zahlen: 46,5 t Wolle, 14 t Erze, 53 t Häute und Felle, 2,5 t Hörner.

Während auf der Zweigbahn Seeheim—Kalkfontein der Zugverkehr vom 15. November 1910 ab von wöchentlich zwei Zugpaaren auf ein Zugpaar beschränkt werden konnte, wurde gleichzeitig auf der Hauptstrecke von Keetmanshoop nach Lüderitzbucht wöchentlich einmal, Mittwochs, ein E i l z u g eingelegt, der Keetmanshoop 6^{14} morgens verläßt und 6^{45} nachmittags in Lüderitzbucht eintrifft, also eine Reisegeschwindigkeit von

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:53 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

29,2 km/Stunde aufweist. Aus wirtschaftlichen Gründen wurden die Stationsbeamten von sämtlichen Stationen der Zweigbahn Seeheim—Kalkfontein zurückgezogen und der Abfertigungsdienst auf diesen den Zugführern übertragen.

Die Arbeiten zur Freihaltung der 7 km langen Dünenstrecke wurden fortgesetzt; dabei hat die im vorjährigen Bericht erwähnte mechanische Sandsauge- und Druckeinrichtung [1]) bei den angestellten Versuchen den in sie gesetzten Erwartungen zunächst leider nicht entsprochen; dagegen hat die in Anwendung gebrachte Methode des Bedeckens der Dünen mit Rohrmatten, hauptsächlich Jute, befriedigende Erfolge gezeigt, so daß dieses Verfahren einstweilen beibehalten werden soll.

Im Berichtsjahre wurden beschäftigt an Weißen: 75 Beamte und 105 Handwerker, Vorarbeiter usw., an Eingeborenen 660; von letzteren waren durchschnittlich 90 bis 100 Mann mit den Arbeiten zur Freihaltung der Dünenstrecke beschäftigt.

Der Fahrzeugpark umfaßt 26 (22) Lokomotiven, 9 (5) Personenwagen und 259 (253) Güterwagen.

III.

Wirtschaftlicher Vergleich der einzelnen Bahnen.

Im nachstehenden sind, entsprechend dem vorjährigen Vorgange [2]), die Ergebnisse der einzelnen Bahnen auf das Kilometer durchschnittlicher Betriebslänge zurückgeführt und damit unter sich vergleichsfähig gemacht. Die nachfolgende Zusammenstellung (siehe S. 400/401) zeigt die bisherige Entwicklung in den Jahren 1908 bis 1910 und gestattet Vergleiche zwischen den Ziffern der verschiedenen Bahnen. Bei diesen Vergleichen sind allerdings die mehrfach erwähnten Baufrachten zu beachten. Auch ist bei Beurteilung der Betriebsziffern zu berücksichtigen, daß die Otavibahn für 1910 eine jährliche Rücklage von 400 000 ℳ, nämlich 350 000 ℳ zur Erneuerung und 50 000 ℳ in den Baufonds, als Betriebsausgabe verbucht hat. Ferner ist daran zu erinnern, daß bei der Usambarabahn das Jahr 1908 das 12. Jahr ihres Betriebes ist, bei der Bahn Lome—Palime aber erst das zweite Jahr; weiter, daß in dem wenig bevölkerten Deutsch-Südwestafrika der Personenverkehr stets zu einer bescheidenen Rolle verurteilt bleiben wird. Im folgenden gehen wir insbesondere auf das Jahr **1910** ein:

---

[1]) Vergl. Archiv für Eisenbahnwesen 1911, S. 421.

[2]) Vergl. Archiv für Eisenbahnwesen 1911, S. 422.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:50 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Generated on 2019-07-31 13:50 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Nachweisung der Leistungen, Einnahmen und Ausgaben für 1 km Betriebslänge der Kolonialbahnen in den Rechnungsjahren 1908–1910.

	Auf 1 km Betriebslänge	Ostafrika						Togo					
		Usambarabahn			Daressalam—[1] Morogoro—Tabora			Lome—Anecho			Lome—Palime		
		1908	1909	1910	Kalenderjahr 1908	1909	1910	1908	1909	1910	1908	1909	1910
1	Durchschnittliche Betriebslänge in km	129	160	175	209	209	314	44	44	44	119	119	119
	Befördert:												
2	Zugkilometer	1 192	1 084	1 334	315	319	320	647	639	655	641	690	459
3	Personenkilometer	66 776	56 675	61 534	25 038	32 030	24 620	51 022	55 461	57 874	28 665	30 941	29 549
4	Tonnenkilometer	14 620	13 226	23 853	3 424	5 698	6 320	16 688	18 380	4 224	7 277	11 374	7 281
	Einnahme in Mark aus:												
5	Personenverkehr	1 381	1 289	1 608	576	717	706	1 118	1 366	1 418	671	786	758
6	Güter- und Viehverkehr	3 237	2 960	4 814	939	1 570	1 725	550	675	240	2 042	2 700	2 176
7	Verschiedenem	—	146	346	—	—	24	23	—	553	15	—	472
8	im ganzen	4 628	4 395	6 798	1 515	2 287	2 455	1 691	2 041	2 211	2 728	3 486	3 406
9	Betriebsausgabe in Mark	2 480	2 779	3 525	—	—	—	1 817	1 836	2 417	1 741	1 672	2 015
10	Betriebsziffer in %	53,6	63,2	51,9	—	—	—	109,8	90,0	109,0	63,8	48,0	59,0
11	Rohüberschuß in Mark	2 148	1 616	3 273	—	—	—	Zuschuß	205	Zu. 206	987	1 814	1 391
12	Kosten des Zugkilometers in Mark	2,08	2,56	2,64	—	3,30	2,37	2,87	2,87	3,69	2,72	2,42	4,39
	Einnahme in Pfennigen aus:												
13	1 Personenkilometer	1,96	2,28	2,6	2,30	2,24	2,87	2,2	2,46	2,45	2,3	2,55	2,56
14	1 Tonnenkilometer	21,3	22,8	20,1	27,4	27,6	27,3	3,3	3,67	5,3	28,0	23,7	29,8
	1 Zugkilometer befördert:												
15	Personen	56,0	52,3	46,1	79,5	100,4	77,0	79,0	86,7	88,4	44,8	44,9	64,3
16	Tonnen	12,3	12,2	17,9	10,9	17,9	19,7	25,8	28,7	6,45	11,4	16,5	15,8
	Durchschnittliche Fahrtlänge in km für:												
17	1 Person	43,02	41,3	41,8	122,7	133,2	137,8	28,8	32,0	30,6	53,2	45,7	53,6
18	1 Tonne	86,0	97,0	115,0	173,3	176,6	201,9	26,2	15,66	42,2	38,2	13,83	76,0

[1]) Die Zahlen lassen den Baugutverkehr unberücksichtigt.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Generated on 2019-07-31 13:53 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	Auf 1 km Betriebslänge	Südwestafrika							
		Swakopmund—Windhuk		Karibib—Windhuk	Otavibahn			Südbahn	
		1908	1909	1910	1908	1909	1910	½ Jahr 1909	1910
1	Durchschnittliche Betriebslänge in km	382	382	188	580	580	671	425	545
	Befördert:								
2	Zugkilometer	1 526	992	1 960	989	1 198	1 365	440	1 103
3	Personenkilometer	8 701	7 850	19 944	5 145	7 916	11 627	6 206	8 828
4	Tonnenkilometer	17 900	16 400	39 374	46 743	50 485	58 855	7 380	24 990
	Einnahme in Mark aus:								
5	Personenverkehr	564	520	1 185	406	515	728	339	525
6	Güter- und Viehverkehr	4 822	4 512	6 331	6 954	5 040	6 271	2 084	5 270
7	Verschiedenem	126	130	1 003	242	90	229	302	604
8	im ganzen	5 512	5 162	8 519	7 602	5 645	7 228	2 726	6 399
9	Betriebsausgabe in Mark	3 329	4 519	5 943	3 572	3 076	4 166	2 050	4 760
10	Betriebsziffer in %	96,8	87,5	69,8	47,0	54,5	57,6	75,7	74,4
11	Rohüberschuß in Mark	178	643	2 576	4 030	2 569	3 062	676	1 639
12	Kosten des Zugkilometers in Mark	3,49	4,58	3,03	3,62	2,57	3,05	4,65	4,31
	Einnahme in Pfennigen aus:								
13	1 Personenkilometer	6,4	6,63	6,18	7,8	6,5	6,26	5,47	5,95
14	1 Tonnenkilometer	27,0	27,5	15,8	15,0	10,0	10,5	27,4	20,8
	1 Zugkilometer befördert:								
15	Personen	5,7	7,9	9,8	5,2	6,6	8,5	14,0	8,00
16	Tonnen	11,74	16,5	20,1	47,3	42,2	43,1	16,7	22,66
	Durchschnittliche Fahrtlänge in km für:								
17	1 Person	112,0	109,4	53,0	151,4	166,0	172,0	139,0	154,0
18	1 Tonne	258,4	244,3	84,0	437,0	499,0	355,0	256,6	298,0

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Der kilometrische Zugverkehr zeigt bei der Usambarabahn, der Bahn Karibib—Windhuk und der Otavibahn eine lebhafte Steigerung, wesentlich infolge der Baugutfrachten; bei Lome-Palime hat man in wohlverstandener Sparsamkeit die Zugzahl erheblich vermindert — von 690 auf 459 Zugkilometer —, eine Maßregel, die der Rückgang des Verkehrs nachträglich in erhöhtem Maße gerechtfertigt hat.

Im kilometrischen Personenverkehr und seinem Erträgnis steht die Usambarabahn noch immer weitaus an der Spitze mit 61 500 Personenkilometern und rund 1 600 ℳ für das Kilometer; am nächsten kommt ihr die Togoküstenbahn mit rund 58 000 Personenkilometern und 1 400 ℳ Einnahme für das Kilometer; Lome—Palime weist nur etwa die Hälfte dieser Ziffern auf; die südwestafrikanischen Bahnen treten hier mit ihren Erträgen ganz zurück, weil es ihnen an Menschen fehlt.

Im kilometrischen Güterverkehr zeigen die Usambara- und die Lüderitzbahn starke Zunahmen des Verkehrs und ihres Ertrages (Baufrachten); an Tonnenkilometern bleibt die Otavibahn unerreicht mit ihren 58 855 tkm infolge der ihr zufallenden Massenverfrachtung an Kupfererzen u. dergl.; der kilometrische Ertrag aus dem Güter- und Viehverkehr ist aber bei Karibib—Windhuk im Jahre 1910 mit 6 331 ℳ etwas höher als bei der Otavibahn mit 6 271 ℳ; nächstdem folgt die Lüderitzbahn mit 5 270 ℳ, weiter die Usambarabahn mit rund 4 800 und Lome—Palime mit rund 2 200 ℳ. In den kilometrischen Gesamteinnahmen und Betriebsausgaben stehen die drei südwestafrikanischen Bahnen einander z emlich nahe, in dem kilometrischen Überschuß steht unter ihnen die Otavibahn mit 3 062 ℳ obenan, wird aber übertroffen von der Usambarabahn, die mit 3 273 ℳ und einer Betriebsziffer von nur 51,9 für 1910 die führende Stelle einnimmt.

Bei den Aufwendungen für das Zugkilometer fällt auf, daß Lome—Palime mit 4,39 ℳ und die Lüderitzbahn mit 4,31 ℳ die höchsten Beträge aufweisen.

An Einnahme für das Personenkilometer wird in den tropischen Kolonien nur 2,45 bis 2,87 ₰ erzielt, weil die niedrig tarifierten Reisen der schwarzen Bevölkerung durchaus überwiegen; in Deutsch-Südwest stellt sich diese Einnahme mit 5,95 bis 6,26 ₰ auf mehr als das Doppelte.

Beim Ertrage für das Tonnenkilometer ist zunächst die tarifarische Sonderstellung der Togo-Küstenbahn [1]) mit ihrer frachtfreien Beförderung der Durchgangsgüter zu berücksichtigen; im übrigen beläuft sich der Ertrag in den tropischen Kolonien auf 20,1 bis 29,8 ₰, während er in Südwest bei der Otavibahn infolge der niedrigeren Erztarife auf 10,5 ₰ herabgeht;

[1]) Vergl. Archiv für Eisenbahnwesen 1909, S. 715 und 1011.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:50 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

bei Karibib—Windhuk stellt er sich auf 15,8, bei der Südbahn auf 20,8 ₰ für das Tonnenkilometer.

Die durchschnittlichen Leistungen auf das Zugkilometer haben im Personenverkehr in den tropischen Kolonien mit 88,4 Personen für die Togoküstenbahn eine beachtenswerte Höhe erreicht; die südwestafrikanischen Bahnen treten dagegen aus dem bereits angegebenen Grunde wieder ganz zurück: Karibib—Windhuk 9,8, Otavibahn 8,5, Südbahn 8,0. — Im Güterverkehr zeigen alle unsere Kolonialbahnen mit Ausnahme der Otavibahn — 43,1 Tonnen — noch recht bescheidene Zugausnutzungen, z. B. die Usambarabahn 17,9 t, Lome—Palime 15,8, Karibib—Windhuk 20,1 und die Lüderitzbahn 22,66 t.

Aus den Angaben der durchschnittlichen Fahrtlänge für die Tonne erhellt, daß die Güter im allgemeinen auf beträchtliche Frachtwege befördert werden, z. B. bei der Usambarabahn auf 115 km, bei der Otavibahn auf 355 km, bei der Südbahn auf 298 km.

Bei künftigen Betrachtungen dieser Art wird nach Abschluß der Bauausführungen und Feststellung der Höhe der Bauaufwendungen bei den einzelnen Bahnen insbesondere das verwendete Anlagekapital und die hiernach sich ergebende Rentabilität in die Erörterung einbezogen werden müssen.

Generated on 2019-07-31 13:50 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Die vereinigten preußischen und hessischen Staatseisenbahnen

im Rechnungsjahre 1910[1]).

(Nach dem amtlichen Betriebsbericht.)

Das Bahnnetz der vereinigten preußischen und hessischen Staatseisenbahnverwaltung hat im Rechnungsjahre 1910 durch Eröffnung neuer Bahnstrecken (36 km Haupt- und 550 km Nebenbahnen) einen Zuwachs von 586 km erfahren.

Die Eigentumslänge der dem öffentlichen Verkehr dienenden Bahnstrecken betrug am Ende des Berichtsjahres 37 756,66 km.

Davon waren:	Hauptbahnen km	Nebenbahnen km	zusammen km
preußisches Eigentum	21 126,81	15 339,84	36 466,65
hessisches „	788,82	460,56	1 249,38
badisches „	40,63	—	40,63
zusammen	21 956,26	15 800,40	37 756,66
vollspurig	21 956,26 (58,52 %)	15 560,52 (41,48 %)	37 516,78 (100,00 %)
schmalspurig (preußisch)	—	239,88	239,88
eingleisig	6 281,27	15 293,88	21 575,15
zweigleisig	15 415,67	506,52	15 922,19
dreigleisig	71,25	—	71,25
viergleisig	183,01	—	183,01
fünfgleisig	5,06	—	5,06

[1]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1911, S. 428 ff.

Generated on 2019-07-31 13:50 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Außerdem waren 230,38 km vollspurige und 0,44 km schmalspurige Anschlußbahnen ohne öffentlichen Verkehr vorhanden.

Außerhalb der Betriebsgemeinschaft besaß Preußen noch die von der Großherzoglichen Eisenbahndirektion in Oldenburg verwaltete, 52,38 km lange zweigleisige Hauptbahn von Wilhelmshaven nach Oldenburg (s. S. 439).

Die Betriebslänge[1]) der dem öffentlichen Verkehr dienenden Bahnen betrug:

	am Ende des Jahres km	im Jahresdurchschnitt km
1. für Vollspurbahnen:		
a) im ganzen	37 615,46	37 349,23
b) Hauptbahnen	22 032,52	22 002,73
c) Nebenbahnen	15 582,94	15 346,50
d) für Personenverkehr	36 517,33	36 265,21
e) „ Güterverkehr	37 340,80	37 076,76
2. für Schmalspurbahnen:		
a) im ganzen sowie für Güterverkehr	239,88	239,92
b) für Personenverkehr	81,85	81,85
3. zusammen:		
a) im ganzen	37 855,34	37 589,15
b) für Personenverkehr	36 599,18	36 347,06
c) „ Güterverkehr	37 580,68	37 316,68

Das Anlagekapital betrug Ende 1910: für die	im ganzen ℳ	auf 1 km Bahnlänge ℳ
Vollspurbahnen	11 120 022 041	296 401
Schmalspurbahnen	17 581 105	73 291
Anschlußbahnen ohne öffentlichen Verkehr	12 560 497	54 521
insgesamt	11 150 163 643	293 525

Im Jahresdurchschnitt betrug das Anlagekapital 10 975 318 619 ℳ, davon das der Bahnen für den öffentlichen Verkehr 10 962 768 345 ℳ.

Mit der Verwaltung des Eisenbahnnetzes waren (wie 1909) 21 Eisenbahndirektionen betraut. Zur Leitung und Beaufsichtigung des örtlichen Dienstes waren (Ende 1910)

[1]) D. h. Eigentumslänge abzüglich der verpachteten und zuzüglich der gepachteten Strecken.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:50 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

276 Betriebs-, 100 Maschinen-, 112 Werkstätten- und 94 Verkehrsämter

errichtet. Neben den Eisenbahndirektionen besteht seit 1. April 1907 das Königliche Eisenbahn-Zentralamt in Berlin mit den im Archiv für Eisenbahnwesen 1909, S. 377 und 1910, S. 429 im einzelnen aufgezählten Befugnissen und Ob egenheiten.

An Stationen waren auf den Vollspurbahnen 7 257 vorhanden: 553 Bahnhöfe 1. Klasse, 1 167 Bahnhöfe 2. Klasse, 967 Bahnhöfe 3. Klasse, 3 205 Bahnhöfe 4. Klasse, 14 besondere Werkstättenbahnhöfe und 1 351 Haltepunkte. Die Zahl der Betriebsstellen an den von der Staatseisenbahnverwaltung für eigene Rechnung betriebenen Bahnstrecken betrug unter Berücksichtigung der mitbenutzten fremden Bahnhöfe 7 300. Hiervon dienten:

a) ausschließlich dem Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr 1 282,
b) „ „ Güterverkehr 404,
c) „ Betriebszwecken . . . . . 42.

Die durchschnittliche Stationsentfernung betrug 5,17 km. — Auf den thüringischen Schmalspurbahnen (preußisch) waren Ende 1910 vorhanden 25 Bahnhöfe 4. Klasse und 6 Haltepunkte. Die oberschlesischen Schmalspurbahnen (preußisch) hatten, auf 47 Kontroll- und Betriebsstationen verteilt, 192 Ladestellen. — Neben den Stationen bestanden an seitwärts von der Eisenbahn gelegenen größeren Orten 24 Güternebenstellen für Annahme und Ausgabe von Eisenbahnstückgut.

An Werkstätten waren 621 vorhanden: 70 Haupt-, 13 Neben- und 538 Betriebswerkstätten, darunter 71 mit mehr als 300 Arbeitern. Die Zahl der in den Werkstätten beschäftigten Lehrlinge betrug 3 220.

Zur Bereitung von Gas besaß die Staatseisenbahnverwaltung 109 Anstalten: für Steinkohlengas 13, Fettgas 59, Wassergas 7, Azetylengas 8, Gasolingas 3, Aerogengas 10, Benoidgas 9. Die im ganzen erzeugte Gasmenge betrug 24 061 201 cbm.

An Ladevorrichtungen waren vorhanden: 6 045 offene feste Rampen, 2 825 bewegliche Rampen, 1 341 Ladebühnen, 407 Sturz- und Ladevorrichtungen für Kohlen und Erze, 3 045 Lastkrane und Hebegerüste und 20 Krane für Schiffsmasten usw. An Brückenwagen standen 3 168 zur Benutzung. Die Zahl der vorhandenen Fernsprecher betrug 61 226; davon waren an das öffentliche Fernsprechnetz — als Hauptanschlüsse — angeschlossen: auf den Stationen 1 313, bei den Abfertigungen 2 858, überhaupt 4 632.

Generated on 2019-07-31 13:50 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Staatseigene Fähranstalten waren im Betrieb:

1. im Direktionsbezirk Altona zwischen Tönning und Karolinenkoog,
2. „ „ Cöln zwischen Spyck und Welle,
3. „ „ Cöln zwischen Bonn und Obercassel,
4. „ „ Danzig zwischen Troyl und Holm,
5. „ „ Mainz zwischen Rüdesheim und Bingen,
6. „ „ Stettin zwischen Stralsund Hafenbhf. und Altefähr,
7. „ „ Stettin zwischen Ostswine und Swinemünde,
8. „ „ Stettin zwischen Saßnitz und Trälleborg in Schweden.

Der Fuhrpark bestand am Schluß des Jahres aus:

19 670 Dampflokomotiven, davon 13 347 mit besonderem Tender, und zwar 5 340 für den Personenzugdienst, und 8 007 für den Güterzugdienst,
2 elektrischen Lokomotiven,
6 Dampftriebwagen,
208 elektrischen Triebwagen,
38 736 (108 954 Achsen) Personenwagen mit 1 910 311 Plätzen,
11 306 (27 075 „) Gepäckwagen[1]) „ 64 795 t Ladegewicht und
420 728 (857 254 „) Güter-, Bahndienst- und Arbeitswagen „ 5 971 495 t Ladegewicht.

Auf 10 km Betriebslänge am Ende des Jahres waren danach vorhanden: 5,25 Lokomotiven und Triebwagen, 29,77 Achsen Personenwagen mit 17,53 Plätzen auf 1 Achse, 7,40 Achsen Gepäckwagen mit 2,39 t Ladegewicht auf 1 Achse und 228,11 Achsen Güterwagen mit 6,97 t Ladegewicht auf 1 Achse.

Auf 1 Million Wagenachskilometer kommen von dem Bestand am Jahresschluß:

0,95 Lokomotiven und Triebwagen, 19,43 Achsen Personen-, 20,98 Achsen Gepäck- und 62,55 Achsen Güterwagen.

Im Jahresdurchschnitt standen zur Verfügung unter Berücksichtigung der leihweise abgegebenen eigenen Fahrzeuge einerseits und der in den eigenen Fuhrpark aufgenommenen fremden Fahrzeuge anderseits:

19 664 Lokomotiven und Triebwagen, 38 167 (107 083 Achsen) Personenwagen, 11 064 (26 481 Achsen) Gepäckwagen und 427 934 (871 400 Achsen) Güterwagen, insgesamt 477 165 (1 004 964 Achsen) Wagen.

---

[1]) Mit Einschluß der Güterzug-Gepäckwagen (Mannschaftswagen), wovon Ende 1910 6 064 Stück mit 12 214 Achsen vorhanden waren.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:53 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Von dem Gesamtwert des Fuhrparks am Jahresschluß 1910 (2 901 014 870 ℳ = 26,05 % des Anlagekapitals) kamen

auf	Lokomotiven	1 041 473 991 ℳ	(auf 1	Lokomotive	52 945 ℳ),
,,	Triebwagen	18 682 634 ,,	(,, 1	Triebwagen	87 302 ,,),
,,	Personenwagen	593 446 357 ,,	(,, 1	Achse	5 489 ,,),
,,	Gepäckwagen	98 453 341 ,,	(,, 1	,,	3 636 ,,),
,,	Güterwagen	1 148 958 547 ,,	(,, 1	,,	1 340 ,,).

Beschafft wurden im Berichtsjahre: 994 Lokomotiven, 60 Triebwagen, 2 076 Personen-, 617 Gepäck- und 19 441 Güterwagen, ausgemustert dagegen 561 Lokomotiven, 1 Triebwagen, 723 Personen-, 132 Gepäck- und 4 613 Güterwagen. Von den Beschaffungskosten der neuen Wagen wurden 85 194 000 ℳ aus Bau- und außerordentlichen Fonds, 82 563 000 ℳ aus den Mitteln des ordentlichen Etats bestritten.

Die eigenen Lokomotiven und Triebwagen haben auf eigenen und fremden Betriebsstrecken sowie auf eigenen Neubaustrecken geleistet:

497 283 643 Nutzkilometer (jede Lokomotive durchschnittlich 25 289),
40 479 310 Leerfahrtkilometer,
25 095 580 Stunden Verschiebedienst,
2 247 373 Stunden Dienst beim Vorheizen der Personenzüge, beim Reinigen der Viehwagen und beim Wasserpumpen und
3 431 508 Stunden Bereitschaftsdienst,
11 071 280 Stunden Ruhe im Feuer, also im ganzen
811 192 483 — jede Lokomotive durchschnittlich 41 253 — Lokomotivkilometer für die Berechnung der Unterhaltungskosten der Lokomotiven, wobei, dem Verschleiß entsprechend, 1 Stunde Verschiebe- und sonstiger Stationsdienst (Vorheizen, Wagenreinigen, Wasserpumpen) = 10 km gerechnet ist, und
703 483 294 Lokomotivkilometer für die Berechnung der Kosten der Züge,

wobei, dem Materialverbrauch entsprechend, 1 Stunde Verschiebe- und sonstiger Stationsdienst = 5 und 1 Stunde Bereitschaftsdienst und Ruhe im Feuer = 2 km gerechnet wurde. Bleiben entsprechend der für die Statistik der Eisenbahnen Deutschlands maßgebenden Berechnungsweise die Ruhezeiten außer Betracht, so beträgt die Zahl der Lokomotivkilometer für die Berechnung der Kosten der Züge 681 340 734.

Auf eigenen Betriebsstrecken wurden von eigenen und fremden Lokomotiven und Triebwagen geleistet:

497 015 586 Nutzkilometer (davon 16 977 061 im Vorspann- und Schiebedienst) — auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge 13 222 —,

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:52 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

40 386 159 Leerfahrtkilometer,
24 945 328 Stunden Verschiebedienst,
2 241 753 Stunden Dienst beim Vorheizen der Personenzüge, beim Reinigen der Viehwagen und beim Wasserpumpen und
3 431 850 Stunden Bereitschaftsdienst,
11 045 570 Stunden Ruhe im Feuer, im ganzen also
786 855 025 — auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge 20 933 — Lokomotivkilometer zur Berechnung der Kosten für die Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaues, wobei, dem Verschleiß der Schienen entsprechend, 1 Stunde Verschiebedienst mit 10 km in Ansatz gebracht ist.

Von den auf den eigenen Betriebsstrecken durch Lokomotiven beförderten Zügen wurden mit Vorspann oder Nachschub gefahren:

	Schnell-, Eil- und Personenzüge	Militär-, Güter-, Arbeits- und sonstige Züge
auf Hauptbahnen . . . . . %	2,04	4,19
bei einer Gesamtleistung von . . . Zugkm	218 837 829	168 651 520
und Vorspann- und Schiebedienst-km . .	4 471 018	7 065 547
auf Nebenbahnen . . . . . %	0,36	3,53
bei einer Gesamtleistung von . . . Zugkm	64 673 136	20 978 797
und Vorspann- und Schiebedienst-km . .	229 891	741 567
überhaupt . . . . . %	1,66	4,12

Als durchschnittliche Nutzleistung kamen Wagenachskilometer auf 1 Lokomotiv-Nutzkilometer:

	überhaupt	im Personenzugdienste	im sonstigen Zugdienste
auf Hauptbahnen . . . %	47,86	26,44	75,08
bei einer Gesamtleistung von . . . . . Nutzkm	399 025 914	223 308 847	175 717 067
und Wagenachs-km	19 097 914 816	5 905 184 646	13 192 730 170
auf Nebenbahnen . . . %	21,11	14,95	39,52
bei einer Gesamtleistung von . . . . . Nutzkm	86 623 391	64 903 027	21 720 364
und Wagenachs-km	1 828 622 250	970 212 364	858 409 886
überhaupt . . . . . %	43,09	23,86	71,17

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:52 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Von den Wagen sind Achskilometer geleistet worden:

	Personenwagen	Gepäckwagen	Güterwagen	Postwagen
auf eigenen Betriebsstrecken:				
von eigenen Wagen . .	5 308 587 738	1 238 784 319	13 153 650 303	—
„ fremden (auch Post-) Wagen	298 550 251	51 930 324	552 262 151	358 844 197
zusammen .	5 607 137 989	1 290 714 643	13 705 912 454 [1]	358 844 197
	= 20 962 609 283			
(darunter leer	—	—	3 972 188 614	540 306)
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge	154 267	35 511	367 286	9 873
	= 557 677			
auf fremden Betriebsstrecken:				
von eigenen Wagen . .	262 329 989	47 163 147	—	—
auf Neubaustrecken:				
von eigenen Wagen . .	47 307	331 819	8 764 100	—
Gesamtleistung der eigenen Wagen	5 570 965 034	1 286 279 285	14 822 844 262 [2]	—
	= 21 680 088 581			
durchschnittl. auf eine Achse	52 025	48 574	17 010	—
	= 21 573.			

In den einzelnen Zuggattungen wurde geleistet:

---

[1]) Als eigene Güterwagen sind die Güterwagen aller dem Deutschen Staatsbahnwagenverbande angehörenden Eisenbahnverwaltungen, als fremde Güterwagen die Nichtverbandswagen berücksichtigt.

[2]) Diese Zahl ist nach dem Verhältnis errechnet, in dem in früheren Jahren die Leistungen aller Güterwagen auf den eigenen Betriebsstrecken zu den Leistungen der eigenen Güterwagen auf eigenen und fremden Betriebsstrecken und auf Neubaustrecken standen. Die Achskilometer der eigenen Güterwagen der preußisch-hessischen Staatsbahnen werden seit Errichtung des Deutschen Staatsbahnwagenverbandes nur noch insoweit ermittelt, als sie auf Strecken der nicht diesem Verbande angehörenden Eisenbahnverwaltungen zurückgelegt worden sind.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:53 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

in	bei einer durchschnittlichen Zugstärke von Achsen	Zugkilometer	Wagenachskilometer
Schnell- und Eilzügen	28,47	65 073 503	1 852 852 559
Personenzügen mit Einschluß der Triebwagenfahrten	22,45	225 326 104	5 058 530 886
Militärzügen	66,04	589 850	38 955 103
Eilgüterzügen	38,60	17 055 379	658 288 867
Güterzügen.	79,57	163 332 282	12 995 742 654
Werkstättenprobe-, Revisions-, Hilfs- und sonstigen dienstlichen Sonderzügen	18,84	1 245 148	23 452 737
Arbeits- und Materialzügen . . .	45,14	7 416 259	334 786 477
zusammen . . .	43,67	480 038 525	20 962 609 283.

Zum Betrieb der Fähranstalten waren Ende 1910 vorhanden: 2 Seefährschiffe, 11 Flußfährschiffe, 6 Dampfboote, 2 Motorboote, 2 Prahme, 5 Dampfponten, 2 eiserne Schalden, 1 Bagger, zusammen 32 Fahrzeuge.

Die Einnahmen haben im ganzen 2 171 135 251 ℳ, auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge 57 760 ℳ, betragen. Es brachten ein:

	im ganzen ℳ	in Prozenten im einzelnen	in Prozenten im ganzen	auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge ℳ
1. die Personenbeförderung des öffentlichen Verkehrs	571 183 678	94,41		
die Militärbeförderung	10 223 575	1,69		
die gesamte Personenbeförderung . .	581 407 253	96,10	—	15 996
(d. i. auf 1000 Zugkm der dem Personenverkehre dienenden Züge mit Einschluß der Leerzüge des Personenverkehrs . . 2002 ℳ				
auf 10000 Achskm der Personenwagen: in Zügen aller Art . . . 1037 ℳ, in den dem Personenverkehre dienenden Zügen mit Einschluß der Leerzüge des Personenverkehrs, aber unter Ausschluß der Wagenleistungen für die Postverwaltung . . . . . 1078 ℳ)				

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:53 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	im ganzen ℳ	in Prozenten im einzelnen	in Prozenten im ganzen	auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge ℳ
die Gepäckbeförderung[1])	18 345 433	3,03	—	505
(d. i. auf 10 000 Achskm der Gepäckwagen 142 ℳ)				
die Beförderung von Hunden	842 232	0,14	—	23
(1 982 777 Stück = 19 828 t, 557 317 tkm)				
die Bahnsteigkarten	3 079 283	0,73	—	122
die sonstigen Nebenerträge	1 342 776			
der Personen- und Gepäckverkehr (1) im ganzen	605 016 977	100,00	27,87	16 646
auf 10 000 Achskm der Personen- und Gepäckwagen	877	—	—	--
davon:				
der innere Verkehr der eigenen Bahnen	512 841 237	84,77	—	--
der Verkehr mit fremden Bahnen	86 182 300	14,24	—	—
der Durchgangsverkehr	5 993 440	0,99	—	—
2. die Güterbeförderung des öffentlichen Verkehrs	1 338 616 902	93,60	—	35 872
der Tierverkehr	37 171 670	2,60	—	996

[1]) Vom Gepäckverkehr kommen auf:

	t	%	tkm	%
frachtpflichtiges Gepäck	640 437	86,37	67 833 111	92,61
frachtfreies Gepäck	11 953	1,61	958 966	1,31
auf Fahrradkarten abgefertigte Fahrräder	89 129	12,02	4 456 450	6,08
zusammen	741 519	100,00	73 248 527	100,00

	durchschnittl. Beförderungsstrecke km	Durchschnittseinnahme für 1 tkm ₰
beim frachtpflichtigen Gepäck	105,92	25,73
„ frachtfreien Gepäck	80,23	—
bei den auf Fahrradkarten abgefertigten Fahrrädern unter Annahme eines durchschnittlichen Gewichts von 20 kg	50,00	20,00

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:53 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	im ganzen ℳ	in Prozenten im einzelnen	in Prozenten im ganzen	auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge ℳ
die Beförderung von:				
Postgut	1 192 122	0,08	—	32
Militärgut	5 089 008	0,36	—	136
frachtpflichtigem Dienstgut	9 512 660	0,66	—	255
die Nebenerträge	38 620 635	2,70	—	1 035
der Güterverkehr (2) im ganzen	1 430 202 997	100,00	65,87	38 326
auf 10 000 Achskm der Güterwagen	1 043	—	—	—
davon:				
der innere Verkehr der eigenen Bahnen	957 154 756	66,92	—	—
der Verkehr mit fremden Bahnen	449 819 758	31,45	—	—
der Durchgangsverkehr	23 228 483	1,63	—	—
der Personen- und Güterverkehr (1 u. 2) zusammen	2 035 219 974	—	93,74	54 144
3. die Verpachtung von Bahnstrecken, die Mitbenutzung von Bahnstrecken und Bahnhöfen durch fremde Verwaltungen, die Wahrnehmung des Dienstes in fremden oder gemeinschaftlichen Verkehren, die Verwaltung von Eisenbahnverbänden und Abrechnungsstellen	12 828 039	—	—	—
die Arbeitsausführungen der Werkstätten für fremde Verwaltungen	9 245 200	—	—	—
die Leistungen für die Post: u. a. Hergabe von Wagenabteilungen zum Postdienst, Beförderung von Eisenbahnpostwagen, Stellung von Beiwagen, Unterstellen, Reinigen, Beleuchten usw. der Eisenbahnpostwagen	8 012 306	—	—	—
die Leistungen für die Neubauverwaltung	17 571 687	—	—	—
die Überlassung von Bahnanlagen und die Leistungen zugunsten Dritter (3) im ganzen	47 657 232	35,06	2,19	1 268
4. die Überlassung von Fahrzeugen an fremde Verwaltungen	22 965 004	16,90	1,06	611

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:53 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	im ganzen ℳ	in Prozenten im einzelnen	in Prozenten im ganzen	auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge ℳ
5. der Verkauf von Materialien und Materialabfällen, die Abgabe von Materialien, Wasser, Elektrizität und Gas an fremde Verwaltungen usw.	42 486 987	31,26	1,96	1 130
6. die Beförderung von Privatdepeschen (678 459 ℳ), die wirtschaftliche Nutzung der Gebäude und Grundstücke (18 279 020 ℳ) u. a. m. . . .	22 806 054	16,78	1,05	607
die sonstigen Einnahmen (3 bis 6) im ganzen	135 915 277	100,00	6,26	3 616.

Die Ausgaben haben betragen: im ganzen 1 460 417 988 ℳ, auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge 38 852 ℳ, auf 1 000 Lokomotiv-Nutzkilometer auf eigener Bahn 2 938 ℳ, auf 1 000 Wagenachskilometer aller Art auf eigener Bahn 69,67 ℳ, im Verhältnis zur Einnahme (Betriebskoeffizient) 67,27 %. Es wurde ausgegeben:

	im ganzen ℳ	in Prozenten im einzelnen	in Prozenten im ganzen	auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge ℳ
1. Besoldungen	305 452 398	42,89	20,91	8 126
2. Wohnungsgeldzuschüsse. . . . (durch Überweisung von 29560 Dienstwohnungen an Beamte ist der gesetzliche Wohnungsgeldzuschuß im Betrage von 7 884 038 ℳ in Wegfall gekommen)	56 914 066	7,99	3,90	1 514
zusammen . . . . . (für 1 283 höhere, 55 331 mittlere und 120 127 untere, insgesamt 176 741 — darunter 802 weibliche — etatsmäßige Beamte)	362 366 464	50,88	24,81	9 640
3. diätarische Besoldungen . . . (für 489 höhere, 5 898 mittlere und 1 588 untere, insgesamt 7 975 — darunter 720 weibliche — außeretatsmäßige Beamte)	13 649 508	—	—	—
Tagesvergütungen der Gehilfen und Löhne der Hilfskräfte im unteren Dienst mit Einschluß der Schrankenwärter- und Schrankenwärterinnen (74 495 — darunter 3578 weibliche — Personen)	84 317 004	—	—	—

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:53 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	im ganzen ℳ	in Prozenten im einzelnen	in Prozenten im ganzen	auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge ℳ
Löhne der Betriebsarbeiter . . . . (76 117 — darunter 2 813 weibliche — Personen)[1]	93 561 417	—	—	—
Stellenzulagen	3 567 049	—	—	—
Dienstkleidungszuschüsse für Unterbeamte	3 449 415	—	—	—
Zulagen an Beamte	10 281	—	—	—
zusammen (3)	198 554 674	27,88	13,60	5 282
4. Tagegelder, Reisekosten und Kommandogelder	5 081 820	—	—	—
Umzugskosten	1 380 464	—	—	—
Fahr-, Stunden- und Nachtgelder . .	32 922 127	—	—	—
Prämien für Materialersparnisse usw.	8 566 036	—	—	—
Verlustentschädigungen der Kassenführer,[2] für Bewachung der Reichstelegraphenanlagen usw.. .	366 697	—	—	—
zusammen (4)	48 317 144	6,78	3,31	1 286
5. außerordentliche Remunerationen und Unterstützungen . .	7 722 598	1,08	0,53	205

[1]) Einschließlich der aus Titel 8 gelöhnten 81 365 Bahnunterhaltungsarbeiter und der aus Titel 9 gelöhnten 71 633 Werkstättenarbeiter waren im Jahresdurchschnitt insgesamt 488 326 Bedienstete vorhanden, d. s. 12,99 auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge, 9,83 auf 10 000 Lokomotivnutzkm und 2,33 auf 100 000 Wagenachskm aller Art. — Außerdem waren noch vorhanden: 209 Regierungsbauführer sowie 59 Zivilsupernumerare in der Ausbildung ohne Besoldung und 1 219 Gepäckträger, die wegen gewerblicher Einnahme keine Vergütung aus der Staatskasse empfingen. Ferner wurden beim Bau neuer Bahnstrecken und bei den außerordentlichen Ergänzungs- und Erweiterungsbauten auf den im Betrieb befindlichen Strecken 5 490 — darunter 66 weibliche — Arbeiter beschäftigt, deren Löhne aus extraordinären Fonds gezahlt sind.

[2]) Außer den 21 Hauptkassen sowie den Bau- und Bureaukassen waren, wenn Haltepunkte und andere Stationen mit einer durchschnittlichen Jahreseinnahme von weniger als 50 000 ℳ außer Betracht bleiben, an Stations- und Abfertigungskassen vorhanden: mit einer durchschnittlichen Jahreseinnahme

bis 100 000 ℳ	1 140,	bis 7 500 000 ℳ	62,
„ 200 000 „	1 252,	„ 10 000 000 „	23,
„ 500 000 „	1 540,	„ 12 000 000 „	6,
„ 1 000 000 „	564,	„ 15 000 000 „	10,
„ 2 000 000 „	251,	„ 20 000 000 „	11,
„ 3 000 000 „	93,	„ 25 000 000 „	3,
„ 5 000 000 „	108,	„ 25 000 000 „	8,
		zusammen	5 071.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:53 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	im ganzen	in Prozenten		auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge
		im einzelnen	im ganzen	
	ℳ			ℳ
6. für den bahnärztlichen Dienst sowie für sonstige ärztliche Untersuchung und Behandlung von Beamten und Arbeitern einschließl. der Heilmittel	2 539 764	—	—	—
gesetzliche Pensionen und Witwen- und Waisengelder	56 095 114	—	—	—
widerrufliche Pensionszulagen für die in der Provinz Posen und den gemischtsprachigen Kreisen der Provinz Westpreußen angestellt gewesenen und dort verbleibenden mittleren, Kanzlei- und Unterbeamten	84 819	—	—	—
statutmäßige und andere Pensionen an Beamte und deren Hinterbliebene	13 968 283	—	—	—
Zuschüsse zu Krankenkassen . . .	3 964 405	—	—	—
Zuschüsse zur Pensionskasse für die Arbeiter	10 425 015	—	—	—
Zahlungen auf Grund des Unfallversicherungsgesetzes	7 654 900	—	—	—
Renten, Heilungskosten und Sterbegelder auf Grund des Unfallfürsorgegesetzes	383 110	—	—	—
Verwaltungskosten auf Grund des Unfall- und des Invalidenversicherungsgesetzes	19 635	—	—	—
Beiträge zu Einrichtungen der Kranken- und Kleinkinderfürsorge an kleinen Orten mit zahlreichem Eisenbahnpersonal sowie zur Unterstützung von Vereinen, die durch die Krankenpflege in Familien der Eisenbahnbediensteten besonders in Anspruch genommen werden .	98 925	—	—	—
Beihilfen zur Herstellung von Genesungsheimen, die von Beamten- und Arbeitervereinen der Staatseisenbahnen errichtet werden . .	50 000	—	—	—
zusammen (6) für Wohlfahrtszwecke	95 283 970	13,38	6,52	2 535
im ganzen an persönlichen Ausgaben (1 bis 6)	712 244 850	100,00	48,77	18 948
auf 100 ℳ der Gesamteinnahme . .	32,81	—	—	—
auf 1000 Lokomotivnutzkilometer . .	1 433	—	—	—
auf 1000 Wagenachskilometer aller Art	33,98	—	—	—

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:53 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	im ganzen ℳ	in Prozenten im einzelnen	in Prozenten im ganzen	auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge ℳ
7. für Unterhaltung und Ergänzung der Geräte (Inventarien), Beschaffung der Betriebsmaterialien:				
Beschaffung von Dienstkleidung (Mäntel, Pelze, Filzstiefel usw.) für solche Klassen von Bediensteten, die bei ihren Dienstverrichtungen den Unbilden der Witterung besonders ausgesetzt sind, ...	2 093 449	—	—	—
Unterhaltung und Ergänzung der Ausrüstungsgegenstände, Werkzeuge und Geräte	9 511 561	—	—	—
Drucksachen, Schreib- und Zeichenmaterialien	7 335 431	—	—	—
Kohlen, Koks und Briketts:				
9 460 941 t zur Lokomotivfeuerung im eigenen Betrieb . . . . (für 1000 Lokomotivkm = 13,67 t = 170,31 ℳ, für 1000 Wagenachskm = 0,45 t = 5,63 ℳ)	117 876 052	—	—	—
939 199 t für andere Zwecke . . .	11 026 268	—	—	—
sonstige Betriebsmaterialien (Rüböl, Petroleum usw.)	25 907 333	—	—	—
Bezug von:				
Wasser von fremden Werken .	4 364 845	—	—	—
Gas „ „ „ [1]) .	5 325 236	—	—	—
Elektrizität „ „ „ [1]) .	7 063 495	—	—	—
zusammen (7)	190 503 670	25,46	13,04	5 068
auf 1000 Lokomotivkilometer der eigenen Lokomotiven und Triebwagen auf eigener und fremder Bahn. .	271	—	—	—
auf 1000 Wagenachskilometer aller Art auf eigener Bahn	9,09	—	—	—

[1]) Zur Beleuchtung der Diensträume, Bahnhöfe usw. waren, abgesehen von den gewöhnlichen Petroleumlampen, vorhanden: 194 910 Gasflammen (davon 167 744 mit Glühkörpern), 292 126 elektrische Lampen (35 915 Bogenlampen, 256 211 Glühlampen), davon 118 029 mit Stromzuführung aus eigenen Werken, 12 469 Spiritusglühlampen (Spiritusverbrauch 2 355 561 l), 8 834 Petroleumglühlampen (Petroleumverbrauch 5 086 415 kg), 31 Gasstoffglühlampen (Gasstoffverbrauch 3 553 kg).

Zum Antrieb von Einrichtungen im Werkstätten- und Betriebsdienst waren 15 375 Elektro-, 247 Gas-, 97 Petroleum-, 61 Spiritus-, 219 Benzin- und 147 Kohlenwasserstoff-, 1 Heißluft-, zusammen 16 147 Motoren in Benutzung.

Ende 1910 besaß die Staatseisenbahnverwaltung 135 eigene Elektrizitätswerke.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:53 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	im ganzen ℳ	in Prozenten: im einzelnen	in Prozenten: im ganzen	auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge ℳ
8. für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen auf 37 618,07 km Bahnstrecken mit 54 120 km durchgehenden Gleisen (davon 53 964 km = 99,71 % aus Stahl-, 156 km = 0,29 % aus Eisenschienen) und 24 566 km Nebengleisen:[1]				
a) gewöhnliche Unterhaltung:				
Löhne der Bahnunterhaltungsarbeiter (insgesamt 78 443, auf 1 km der unterhaltenen Strecken 2,09, auf 1 km der unterhaltenen Gleise 1,00)	66 733 877	—	—	—
Oberbau- und Baumaterialien, insbesondere zum Umbau von 1 535 km Gleis mit hölzernen und 896 km mit eisernen Querschwellen[2]	102 471 292	—	—	—
Leistungen und Lieferungen der Unternehmer und Handwerker.	35 205 024	—	—	—
b) außergewöhnliche Unterhaltung[3].	37 075 597	—	—	—
c) Kosten der an Dritte abgegebenen Materialien	1 256 260	—	—	—
d) Kosten erheblicher Ergänzungen .	13 254 950	—	—	—
zusammen (8)	255 997 000	34,22	17,53	6 811
9. für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Fahrzeuge und der maschinellen Anlagen:				

[1]) Die Schienen sind überwiegend auf hölzernen Querschwellen befestigt; auf eisernen Schwellen lagen rund 24 894 km oder 31,64 %, und zwar:

		auf Querschwellen	Langschwellen
in Hauptgleisen	km	16 345	9
„ Nebengleisen	„	8 323	217
zusammen .	km	24 668	226

[2]) Für 1 km der unterhaltenen Gleise betrug der Materialverbrauch: 4,14 t Schienen und Kleineisen, 1,53 t eiserne und 39,26 Stück hölzerne Schwellen.

[3]) Mit Einschluß kleinerer Ergänzungen, d. h. solcher Bauausführungen, die anschlagsmäßig einen Kostenaufwand von mindestens 2 000 ℳ, aber weniger als 30 000 ℳ erfordern.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:53 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	im ganzen ℳ	in Prozenten im einzelnen	in Prozenten im ganzen	auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge ℳ
a) Löhne der Werkstättenarbeiter (nach Abzug von 4 583 037 ℳ für Unterhaltung der Inventarien und baulichen Anlagen)	90 904 748	—	—	—
(auf 1000 Lokomotivkm . . 112,06 ℳ, auf 1000 Wagenachskm aller Art 4,19 „)				
b) Beschaffung der Werkstattsmaterialien (nach Abzug der Kosten für die zur Unterhaltung der Inventarien und baulichen Anlagen verwendeten Materialien im Werte von 3 432 000 ℳ)	47 268 498	—	—	—
(auf 1000 Lokomotivkm . . 58,27 ℳ, auf 1000 Wagenachskm aller Art 2,18 „)				
c) sonstige Kosten (im wesentlichen Kosten für Lieferungen und Leistungen der Unternehmer und Handwerker)	23 942 183	—	—	—
(auf 1000 Lokomotivkm . . . 29,51 ℳ, auf 1000 Wagenachskm aller Art 1,10 „)				
zusammen (a bis c)	162 115 429[1]	—	—	—
d) Beschaffung ganzer Fahrzeuge:[2]				
560 Lokomotiven	38 796 559	—	—	—
750 Personenwagen	16 174 012	—	—	—
168 Gepäckwagen	25 000 000	—	—	—
7 732 Güterwagen				
zusammen (9)	242 086 000	32,36	16,58	6 440
auf 1 000 Lokomotivkm	298	—	—	—
„ 1 000 Wagenachskm aller Art . . .	11,17	—	—	—

[1]) Hiervon beanspruchte:

a) die gewöhnliche Unterhaltung:

der Lokomotiven und Tender	66 469 677 ℳ,
der Personenwagen	28 127 297 „ ,
der Gepäck-, Güter-, Arbeits- usw. Wagen . . .	52 311 280 „ ,
der mechanischen und maschinellen Anlagen und Einrichtungen	5 481 414 „ ,
zusammen .	152 389 668 ℳ,

b) die außergewöhnliche Unterhaltung . . . . . 4 913 403 „ , während

c) die Arbeitsausführungen der Werkstätten für die Neubauverwaltung, die Postverwaltung, fremde Eisenbahnen usw. eine Ausgabe von . . . . . 4 812 358 „ , verursachten.

[2]) Ohne die in größerer Anzahl umgebauten Lokomotiven und Wagen.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:53 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	im ganzen	in Prozenten		auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge
		im einzelnen	im ganzen	
	ℳ			ℳ
10. für Benutzung fremder Bahnanlagen und für Dienstleistungen fremder Beamten .	8 746 523	1,17	0,60	233
11. für Benutzung fremder Fahrzeuge	12 679 232	1,69	0,87	337
12. Steuern, Kommunalabgaben und öffentliche Lasten[1])	20 186 244	—	—	—
Entschädigungen auf Grund der Haftpflichtgesetze	7 731 861	—	—	—
(auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge 206 ℳ, auf 1000 Zugkm 16,11 ℳ, auf 10 000 Wagenachskm aller Art 3,69 ℳ, auf 1000 Achskm der Personenwagen 1,38 ℳ, auf 10 000 Personenkm 3,07 ℳ, auf 1000 beförderte Personen 7,13 ℳ)				
Ersatzleistungen für verlorene, verdorbene und beschädigte Transportgegenstände	2 938 267	—	—	—
(für 10 000 tkm 0,76 ℳ, für 10 000 Achskm der Gepäck- und Güterwagen 1,96 ℳ)				
sonstige Entschädigungen, insbesondere für Wald- und Feldbrände .	434 894	—	—	—
für Benutzung fremder Grundstücke, Miete für Dienstgebäude usw. . .	1 108 266	—	—	—

[1]) Darunter 16 242 530 ℳ Kreis- und Gemeindeeinkommensteuern, 2 565 471 ℳ Grund- und Gebäudesteuern, 189 183 ℳ Staatsabgaben an außerpreußische Staaten und 1 189 060 ℳ sonstige Steuern und Lasten. Das nach den Bestimmungen des Kommunalabgabengesetzes vom 14. Juli 1893 (Ges.-S. S. 152) kommunalsteuerpflichtige Reineinkommen der vom preußischen Staat für eigene Rechnung betriebenen Eisenbahnen betrug für 1909 256 244 817 ℳ. Gegen 1908 ist es um 125 650 334 ℳ oder 96,21 % gestiegen. Die Umlagesätze der Gemeinden und Kreise haben sich ebenfalls erhöht: auf 100 ℳ des kommunalabgabepflichtigen Reineinkommens wurden 1909 5,94 ℳ, 1910 6,34 ℳ Kreis- und Gemeinde-Einkommensteuern gezahlt.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:53 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	im ganzen ℳ	in Prozenten im einzelnen	in Prozenten im ganzen	auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge ℳ
für Reinigung der Diensträume, Anfahrten usw.	1 506 876	—	—	—
sonstige und unvorhergesehene Ausgaben	4 254 305	—	—	—
zusammen (12)	38 160 713	5,10	2,61	1 015
im ganzen sächliche Ausgaben (7/12)	748 173 138	100,00	51,23	19 904
auf 100 ℳ der Gesamteinnahme . . .	34,46	—	—	—
„ 1000 Nutzkm eigener und fremder Lokomotiven und Triebwagen auf eigener Bahn	1 505	—	—	—
„ 1000 Wagenachskm aller Art auf eigener Bahn	35,69	—	—	—

Gegen das Vorjahr ist die Gesamteinnahme namentlich infolge der günstigen Entwicklung des Güterverkehrs um 141 540 265 ℳ oder 6,97 % und auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge um 2 787 ℳ oder 5,07 % gestiegen. Die Gesamtausgabe ist gegen das Vorjahr um 60 144 672 ℳ oder 4,30 %, auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge um 925 ℳ oder 2,44 %, auf 1 000 Nutzkilometer der Lokomotiven und Triebwagen auf eigener Bahn um 16 ℳ oder 0,55 % gestiegen, dagegen auf 1 000 Wagenachskilometer aller Art auf eigener Bahn um 1,89 ℳ oder 2,64 % und auf 100 ℳ der Gesamteinnahme um 1,72 ℳ oder 2,49 % zurückgegangen. Als Betriebsüberschuß ergaben sich 710 717 263 ℳ gegen 629 321 670 ℳ im Jahre 1909, mithin 81 395 593 ℳ oder 12,93 % mehr. Der erzielte Überschuß betrug auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge 18 908 ℳ, im Verhältnis zu dem im Jahresdurchschnitt verwendeten Anlagekapital (10 975 318 619 ℳ) 6,48 % und im Verhältnis zur Gesamteinnahme 32,73 %.

Generated on 2019-07-31 13:53 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Bei der Personenbeförderung betrug:

	die Zahl der beförderten Personen	die Zahl der gefahrenen Personen-km	die durchschnittliche Wegstrecke für 1 Person km	die Einnahme			
				im ganzen ℳ	%	für 1 Person ℳ	für 1 Personenkm ₰
in der 1. Klasse	1 535 333	226 051 300	147,23	17 123 008	2,94	11,15	7,57
„ „ 2. „	104 697 941	2 774 863 148	26,50	107 903 135	18,56	1,03	3,89
„ „ 3. „	473 271 454	9 964 814 578	21,06	242 132 737	41,65	0,51	2,43
„ „ 4. „	493 229 820	11 245 741 910	22,80	204 024 798	35,09	0,41	1,81
Personenbeförderung des öffentlichen Verkehrs .	1 072 734 548	24 211 470 936	22,57	571 183 678	98,24	0,53	2,36
Militär	11 147 731	1 010 524 049	90,65	10 223 575	1,76	0,92	1,01
zusammen . .	1 083 882 279	25 221 994 985	23,27	581 407 253	100,00	0,54	2,31
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge	29 820	693 921	—	15 966	—	—	—
auf 10000 Achskilometer der Personenwagen:							
a) in Zügen aller Art	1 933	44 982	—	1 037	—	—	—
b) in den dem Personenverkehr dienenden Zügen mit Einschluß der Leerzüge des Personenverkehrs, aber unter Ausschluß der Wagenleistungen für die Postverwaltung . . .	2 009	46 753	—	1 078	—	—	—

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:53 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Generated on 2019-07-31 13:53 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN

Werden diese Ergebnisse nach Fahrkartengattungen geschieden, so kommen auf:

	Personen (Fahrten)	%	Personenkilometer	%	Einnahme ℳ	%
1. Fahrkarten nach dem Normaltarif	471 363 488	43,49	17 310 333 528	68,63	477 312 859	82,10
2. gewöhnliche Fahrkarten im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr	128 848 414	11,89	1 264 119 837	5,01	24 574 342	4,23
3. gewöhnliche Fahrkarten im Hamburg-Altonaer Stadt- und Vorortverkehr	23 657 557	2,18	192 850 056	0,76	5 012 816	0,86
4. Gesellschaftsfahrten	3 787 513	0,35	339 271 508	1,34	5 532 391	0,95
5. Zeitkarten	222 442 581	20,52	2 476 957 926	9,82	22 313 371	3,84
6. Schülerkarten	14 073 927	1,30	135 921 526	0,54	1 465 306	0,25
7. Arbeiterwochenkarten	179 856 354	16,59	1 651 829 822	6,55	14 457 054	2,48
8. Arbeiterrückfahrkarten	12 746 604	1,18	312 154 012	1,24	3 132 410	0,54
9. Sonntagskarten	15 479 166	1,43	308 569 484	1,22	6 458 946	1,11
10. Feriensonderzugkarten	207 202	0,02	65 284 645	0,26	1 560 547	0,27
11. zusammengestellte Fahrscheinhefte	221 492	0,02	142 476 666	0,57	6 134 028	1,06
12. den Schlafwagenverkehr	—	—	—	—	2 501 799	0,43
13. die gewöhnliche Personenbeförderung (1 bis 12)	1 072 684 298	98,97	24 199 769 010	95,94	570 455 869	98,12
14. Karten für bestellte Sonderzüge nach besonderem Tarif	50 250	0,00	11 701 926	0,05	727 809	0,12
15. die Personenbeförderung des öffentlichen Verkehrs (13 und 14)	1 072 734 548	98,97	24 211 470 936	95,99	571 183 678	98,24
16. Militärfahrkarten und Militärfahrscheine	11 147 731	1,03	1 010 524 049	4,01	10 223 575	1,76
ergibt wie vorseitig	1 083 882 279	100,00	25 221 994 985	100,00	581 407 253	100,00

Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Der Verkehr nach dem Normaltarif gestaltete sich, wie folgt:

Es betrug:	1 1. Klasse	2 2. Klasse	3 3. Klasse	4 4. Klasse	5 zusammen
1. die Zahl der beförderten Personen . . .	1 088 453	26 191 993	143 862 205	300 220 837	471 363 488
in %	0,23	5,56	30,52	63,69	100,00
in % der Gesamtpersonenzahl jeder Klasse ohne Militär und (Sp. 5) in % des Gesamtverkehrs . .	70,89	25,02	30,40	60,87	43,49
2. die Zahl der Personenkm . .	199 417 187	1 889 434 288	6 121 822 166	9 099 659 887	17 310 333 528
in %	1,15	10,92	35,37	52,56	100,00
in % der Gesamtleistung jeder Klasse ohne Militär u. (Sp. 5) in % des Gesamtverkehrs	88,22	68,09	61,44	80,92	68,63
3. die durchschnittliche Beförderungsstrecke km	183,21	72,14	42,55	30,31	36,72
4. die Einnahme:					
a) überhaupt ℳ	14 799 058	88 632 390	190 180 611	183 700 800	477 312 859
in %	3,10	18,57	39,84	38,49	100,00
in % der Einnahme jeder Klasse ohne Militär und (Sp. 5) in % der Gesamteinnahme .	86,43	82,14	78,55	90,04	82,10
b) für 1 Person ℳ	13,60	3,38	1,32	0,61	1,01
c) „ 1 Personenkilometer ₰	7,42	4,69	3,11	2,02	2,76.

An Schnellzugzuschlägen sind aufgekommen:

für die 1. Klasse	758 889	ℳ,
„ „ 2. „	5 045 381	„,
„ „ 3. „	7 910 482	„,
zusammen .	13 714 752	ℳ.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:53 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr auf gewöhnliche Fahrkarten betrug:

	1	2	3
	2. Klasse	3. Klasse	zusammen
1. die Zahl der beförderten Personen . . .	20 391 441	108 456 973	128 848 414
in %	15,83	84,17	100,00
in % der Gesamtpersonenzahl jeder Klasse ohne Militär und (Sp. 3) in % des Gesamtverkehrs	19,48	22,92	11,39
2. die Zahl der Personenkilometer	200 020 300	1064099 537	1 264 119 837
in %	15,82	84,18	100,00
in % der Gesamtleistung jeder Klasse ohne Militär und (Sp. 3) in % des Gesamtverkehrs	7,21	10,68	5,01
3. die durchschn. Beförderungsstrecke . km	9,81	9,81	9,81
4. die Einnahme:			
a) überhaupt . . . . . ℳ	5 420 550	19 153 792	24 574 342
in %	22,06	77,94	100,00
in % der Einnahme jeder Klasse ohne Militär und (Sp. 3) in % der Gesamteinnahme	5,02	7,91	4,23
b) für 1 Person . . . . . ℳ	0,27	0,18	0,19
c) für 1 Personenkilometer . . . . ₰	2,71	1,80	1,94.

Im Hamburg-Altonaer Stadt- und Vorortverkehr auf gewöhnliche Fahrkarten betrug:

1. die Zahl der beförderten Personen . . .	3 844 058	19 813 499	23 657 557
in %	16,25	83,75	100,00
in % der Gesamtpersonenzahl jeder Klasse ohne Militär und (Sp. 3) in % des Gesamtverkehrs	3,67	4,19	2,18
2. die Zahl der Personenkilometer	32 034 556	160 815 500	192 850 056
in %	16,61	83,39	100,00
in % der Gesamtleistung jeder Klasse ohne Militär und (Sp. 3) in % des Gesamtverkehrs	1,16	1,61	0,76
3. die durchschn. Beförderungsstrecke . km	8,33	8,12	8,15
4. die Einnahme:			
a) überhaupt . . . . . ℳ	1 153 244	3 859 572	5 012 816
in %	23,01	76,99	100,00
in % der Einnahme jeder Klasse ohne Militär und (Sp. 3) in % der Gesamteinnahme	1,07	1,59	0,86
b) für 1 Person . . . . . ℳ	0,30	0,19	0,21
c) für 1 Personenkilometer . . . . ₰	3,60	2,40	2,60.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:53 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Bei den Gesellschaftsfahrten, wozu Gesellschaftssonderzüge, d. h. Sonderzüge, die die Eisenbahn auf Antrag zu gemeinschaftlichen Reisen größerer Gesellschaften gewährt, Fahrten zu wissenschaftlichen und belehrenden Zwecken sowie Schulfahrten und Fahrten nach und von Ferienkolonien, Gesellschaftsfahrten in 4. Wagenklasse rechnen, betrug:

	1	2	3	4	5
	1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse	4. Klasse	zusammen
1. die Zahl der beförderten Personen.	31 124	101 821	3 248 543	406 025	3 787 513
in %	0,82	2,69	85,77	10,72	100,00
in % der Gesamtpersonenzahl jeder Klasse ohne Militär und (Sp. 5) in % des Gesamtverkehrs . . .	2,03	0,10	0,68	0,08	0,35
2. die Zahl der Personenkilometer .	2 978 149	8 577 339	145 617 831	182 098 189	339 271 508
in %	0,88	2,53	42,92	53,67	100,00
in % der Gesamtleistung jeder Klasse ohne Militär und (Sp. 5) in % des Gesamtverkehrs . . .	1,32	0,31	1,46	1,62	1,34
3. die durchschnittliche Beförderungsstrecke km	95,69	84,24	44,83	448,49	89,58
4. die Einnahme:					
a) überhaupt . . ℳ	119 375	244 994	2 433 488	2 734 534	5 532 391
in %	2,16	4,43	43,99	49,42	100,00
in % der Einnahme jeder Klasse ohne Militär und (Sp. 5) in % der Gesamteinnahme . .	0,70	0,23	1,01	1,34	0,95
b) für 1 Person . ℳ	3,84	2,41	0,75	6,73	1,46
c) für 1 Personenkilometer . . ₰	4,01	2,86	1,67	1,50	1,63.

Im Verkehr auf Zeitkarten (Monatskarten, Monatsnebenkarten, auch Monatsnebenkarten für in ländliche Ortschaften zu sogenannten

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:53 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Ferienhalbkolonien ausgesandte Kinder, Ferien-Stamm- und Nebenkarten, Zeitkarten für Beamte, ausgenommen Zeitkarten für Schüler) betrug:

	1 1. Klasse	2 2. Klasse	3 3. Klasse	4 zusammen
1. die Zahl der verkauften Zeitkarten	5 731	850 693	2 715 312	3 571 736
in %	0,16	23,82	76,02	100,00
2. die Zahl der beförderten Personen (Fahrten)	344 578	52 257 814	169 840 189	222 442 581
in %	0,16	23,49	76,35	100,00
in % der Gesamtpersonenzahl jeder Klasse ohne Militär und (Sp. 4) in % des Gesamtverkehrs	22,45	49,91	35,88	20,52
3. die Zahl der Personenkm	8 347 092	538 977 744	1 929 633 090	2 476 957 926
in %	0,34	21,76	77,90	100,00
in % der Gesamtleistung jeder Klasse ohne Militär und (Sp. 4) in % des Gesamtverkehrs	3,69	19,42	19,37	9,82
4. die durchschnittliche Beförderungsstrecke km	24,22	10,31	11,36	11,14
5. die Einnahme:				
a) überhaupt ℳ	146 417	6 394 052	15 772 902	22 313 371
in %	0,66	28,65	70,69	100,00
in % der Einnahme jeder Klasse ohne Militär und (Sp. 4) in % der Gesamteinnahme	0,86	5,93	6,51	3,84
b) für 1 Person (Fahrt) ℳ	0,42	0,12	0,09	0,10
c) für 1 Personenkm ₰	1,75	1,19	0,82	0,90.

Der Berliner und der Hamburg-Altonaer Stadt- und Vorortverkehr ist an diesen Ergebnissen, wie folgt, beteiligt:

	1 Zahl der verkauften Karten	2 Zahl der beförderten Personen (Fahrten)	3 Personenkilometer	4 Einnahme ℳ
1. Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr:				
2. Wagenklasse	512 623	31 619 518	269 335 423	3 031 170
3. „	1 020 255	63 421 916	586 558 060	4 326 712
zusammen	1 532 878	95 041 434	855 893 483	7 357 882
in % des Gesamtverkehrs auf Zeitkarten	42,92	42,73	34,55	32,98

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:53 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	1	2	3	4
2. Hamburg-Altonaer Stadt- und Vorortverkehr:	Zahl der verkauften Karten	Zahl der beförderten Personen (Fahrten)	Personen-kilometer	Einnahme ℳ
2. Wagenklasse . . .	145 174	8 929 720	76 466 573	844 563
3. „ . . .	292 714	18 296 880	143 182 431	1 151 303
zusammen . . .	437 888	27 226 600	219 649 004	1 995 866
in % des Gesamtverkehrs auf Zeitkarten . . .	12,26	12,24	8,87	8,94.

Im Verkehr auf Schülerkarten (Zeitkarten für Schüler zum Schulbesuch und zum Besuch von Schwimmanstalten) betrug:

	1	2	3
	2. Klasse	3. Klasse	2. und 3. Klasse zusammen
1. die Zahl der verkauften Karten	2 223	56 813	59 036
in %	3,77	96,23	100,00
2. die Zahl der beförderten Personen (Fahrten)	492 094	13 581 833	14 073 927
in %	3,50	96,50	100,00
in % der Gesamtpersonenzahl jeder Klasse ohne Militär und (Sp. 3) in % des Gesamtverkehrs	0,47	2,37	1,30
3. die Zahl der Personenkilometer	2 907 176	133 014 350	135 921 526
in %	2,14	97,86	100,00
in % der Gesamtleistung jeder Klasse ohne Militär und (Sp. 3) in % des Gesamtverkehrs	0,10	1,33	0,54
4. die durchschnittl. Beförderungsstrecke km	5,91	9,79	9,66
5. die Einnahme:			
a) überhaupt . . . . . ℳ	45 373	1 419 933	1 465 306
in %	3,10	96,90	100,00
in % der Einnahme jeder Klasse ohne Militär und (Sp. 3) in % der Gesamteinnahme	0,04	0,59	0,25
b) für 1 Person (Fahrt) . . . . . ℳ	0,09	0,10	0,10
c) für 1 Personenkilometer . . . . . ₰	1,56	1,07	1,08.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:53 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Der Verkehr auf Arbeiterwochenkarten ergab folgendes:

Es betrug:	im Verkehr auf Arbeiterwochenkarten zur täglichen einfachen Fahrt	im Verkehr auf Arbeiterwochenkarten zur täglichen Hin- und Rückfahrt	zusammen
1. die Zahl der verkauften Karten . . .	650 235	14 662 912	15 313 147
in %	4,25	95,75	100,00
2. die Zahl der beförderten Personen (Fahrten)	3 901 410	175 954 944	179 856 354
in %	2,17	97,83	100,00
in % der Gesamtpersonenzahl der 4 Klasse	0,79	35,68	36,47
in % des Gesamtverkehrs	0,36	16,23	16,59
3. die Zahl der Personenkilometer . .	24 951 571	1 626 878 251	1 651 829 822
in %	1,51	98,49	100,00
in % der Gesamtleistung der 4. Klasse	0,22	14,47	14,69
in % des Gesamtverkehrs	0,10	6,45	6,55
4. die durchschnittliche Beförderungsstrecke . . . . . km	6,40	9,25	9,18
5. die Einnahme:			
a) überhaupt . . . . . ℳ	251 996	14 205 058	14 457 054
in %	1,74	98,26	100,00
in % der Einnahme der 4. Klasse .	0,12	6,96	7,08
in % der Gesamteinnahme . . .	0,04	2,44	2,48
b) für 1 Person (Fahrt) . . . . ℳ	0,06	0,08	0,08
c) für 1 Personenkilometer . . ₰	1,01	0,87	0,88.

Im Verkehr auf Arbeiterrückfahrkarten betrug:

	überhaupt	in % des Gesamtergebnisses der 4. Klasse	in % des Gesamtverkehrs
1. die Zahl der beförderten Personen (Fahrten)	12 746 604	2,58	1,18
2. die Zahl der Personenkilometer . .	312 154 012	2,77	1,24
3. die durchschnittliche Beförderungsstrecke . . . . . km	24,49	—	—

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:53 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	überhaupt	in % des Gesamtergebnisses der 4. Klasse	in % des Gesamtverkehrs
4. die Einnahme:			
a) im ganzen . . . . . ℳ	3 132 410	1,54	0,54
b) für 1 Person . . . . . „	0,25	—	—
c) für 1 Personenkm . . . . . ₰	1,00	—	—.

Im Verkehr auf Sonntagskarten und sonstige Fahrkarten zu ermäßigten Preisen (Zusatzbestimmung 4 zu § 13 der Verkehrsordnung im Teil II des Personen- und Gepäcktarifs) betrug:

	1	2	3	4
	1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse	1. bis 3. Klasse zusammen
1. die Zahl der beförderten Personen (Fahrten)	48 576	1 267 074	14 163 516	15 479 166
in %	0,31	8,19	91,50	100,00
in % der Gesamtpersonenzahl jeder Klasse ohne Militär und (Sp. 4) in % des Gesamtverkehrs	3,16	1,21	2,99	1,43
2. die Zahl der Personenkilometer . .	747 816	25 777 949	282 043 719	308 569 484
in %	0,24	8,35	91,41	100,00
in % der Gesamtleistung jeder Klasse ohne Militär und (Sp. 4) in % des Gesamtverkehrs	0,33	0,93	2,83	1,22
3. die durchschnittliche Beförderungsstrecke . . . . . km	15,39	20,34	19,91	19,93
4. die Einnahme:				
a) überhaupt . . . . . ℳ	38 187	773 075	5 647 684	6 458 946
in %	0,59	11,97	87,44	100,00
in % der Einnahme jeder Klasse ohne Militär und (Sp. 4) in % der Gesamteinnahme . . .	0,22	0,72	2,33	1,11
b) für 1 Person (Fahrt) . . . ℳ	0,79	0,61	0,40	0,42
c) für 1 Personenkilometer . . ₰	5,11	3,00	2,00	2,09.

Generated on 2019-07-31 13:53 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Im Verkehr auf Feriensonderzugkarten[1]) betrug:

	1	2	3
	2. Klasse	3. Klasse	2. und 3. Klasse zusammen
1. die Zahl der beförderten Personen (Fahrten)	24 580	182 622	207 202
in %	11,86	88,14	100,00
in % der Gesamtpersonenzahl jeder Klasse ohne Militär und (Sp. 3) in % des Gesamtverkehrs	0,02	0,04	0,02
2. die Zahl der Personenkilometer	7 441 482	57 843 163	65 284 645
in %	11,40	88,60	100,00
in % der Gesamtleistung jeder Klasse ohne Militär und (Sp. 3) in % des Gesamtverkehrs	0,27	0,58	0,26
3. die durchschnittl. Beförderungsstrecke km	302,75	316,74	315,08
4. die Einnahme:			
a) überhaupt ℳ	253 033	1 307 514	1 560 547
in %	16,21	83,79	100,00
in % der Einnahme jeder Klasse ohne Militär und (Sp. 3) in % der Gesamteinnahme	0,23	0,54	0,27
b) für 1 Person (Fahrt) ℳ	10,29	7,16	7,53
c) für 1 Personenkilometer ₰	3,40	2,26	2,39.

Im Verkehr auf zusammengestellte Fahrscheinhefte betrug:

	1	2	3	4
	1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse	1. bis 3. Klasse zusammen
1. die Zahl der beförderten Personen	17 838	116 368	87 286	221 492
in %	8,05	52,54	39,41	100,00
in % der Gesamtpersonenzahl jeder Klasse ohne Militär und (Sp. 4) in % des Gesamtverkehrs	1,16	0,11	0,02	0,02

[1]) Als Feriensonderzüge kommen die Sonderzüge in Betracht, die zur Erleichterung von Ferien- und sonstigen Reisen für den allgemeinen Verkehr gestellt werden. Zu diesen Zügen werden in der Regel Fahrkarten ausgegeben, die zur Hinfahrt mit dem Sonderzug, zur Rückfahrt mit den fahrplanmäßigen Zügen mit Einschluß der Schnellzüge berechtigen.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:53 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	1	2	3	4
	1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse	1. bis 3. Klasse zusammen
2. die Zahl der Personenkilometer	11 827 943	67 493 686	63 155 037	142 476 666
in %	8,30	47,37	44,33	100,00
in % der Gesamtleistung jeder Klasse ohne Militär und (Sp. 4) in % des Gesamtverkehrs	5,23	2,43	0,63	0,57
3. die durchschnittliche Beförderungsstrecke . . . . km	663,08	580,00	723,54	643,26
4. die Einnahme:				
a) überhaupt . . . . ℳ	863 440	3 239 697	2 030 891	6 134 028
in %	14,08	52,82	33,10	100,00
in % der Einnahme jeder Klasse ohne Militär und (Sp. 4) in % der Gesamteinnahme	5,04	3,00	0,84	1,06
b) für 1 Person . . . ℳ	48,40	27,84	23,27	27,69
c) für 1 Personenkilometer ₰	7,30	4,80	3,22	4,31.

Im Schlafwagenverkehr wurden von 102 727 Reisenden 1. Klasse 913 225 ℳ, von 216 230 Reisenden 2. Klasse 1 588 574 ℳ, zusammen 2 501 799 ℳ (0,43 % der Gesamteinnahme) erhoben.

An Fahrkartensteuer nach dem Gesetz vom 3. Juni 1906 sind im Bereich der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen aufgekommen:

	ℳ	in %	in % der Personengeldeinnahme jeder Fahrkartengattung
von Fahrkarten 1. Klasse	1 738 666	11,88	11,51
„ „ 2. „	5 438 601	37,17	5,28
„ „ 3. „	6 890 156	47,09	2,87
„ zusammengestellten Fahrscheinheften . .	522 444	3,57	8,52
„ Sonderfahrkarten	42 346	0,29	5,82
zusammen . . .	14 632 213	100,00	4,01.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:53 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Wie sich die Ergebnisse der Personenbeförderung gestalten, wenn der Berliner und der Hamburg-Altonaer Stadt- und Vorortverkehr, in denen außer den auf S. 425 behandelten gewöhnlichen Fahrkarten auch Zeit-, Schüler-, Arbeiterwochen- und Arbeiterrückfahrkarten sowie Militärfahrkarten verkauft werden, unberücksichtigt bleiben, ergibt die nachstehende Übersicht:

Es betrug:		%	%	in % des Gesamtergebnisses der Klasse	für eine Person ℳ	für ein Personenkm ₰
1. die Einnahme:						
bei der 1. Wagenklasse .	ℳ	17 123 008	3,26	3,19	100,00	11,15	7,57
„ „ 2. „ .	„	97 430 116	18,52	18,18	90,29	2,46	4,44
„ „ 3. „ .	„	213 535 654	40,59	39,84	88,19	0,82	2,67
„ „ 4. „ .	„	197 929 002	37,63	36,92	97,01	0,49	1,90
bei der Personenbeförderung des öffentlichen Verkehrs	„	526 017 780	100,00	98,13	92,09	0,75	2,52
bei der Militärbeförderung	„	10 042 232		1,87	98,23	0,99	1,01
zusammen .	„	536 060 012		100,00	92,20	0,75	2,45
2. die Zahl der beförderten Personen (Fahrten):							
bei der 1. Wagenklasse . .		1 535 333	0,22	0,22	100,00	—	—
„ „ 2. „ . .		39 563 798	5,62	5,54	37,79	—	—
„ „ 3. „ . .		261 455 091	37,17	36,64	55,24	—	—
„ „ 4. „ . .		400 901 688	56,99	56,18	81,23	—	—
bei der Personenbeförderung des öffentlichen Verkehrs		703 455 910	100,00	98,58	65,58	—	—
bei der Militärbeförderung .		10 099 090		1,42	90,59	—	—
zusammen . . .		713 555 000		100,00	65,83	—	—
3. die Zahl der gefahrenen Personenkilometer:						km	
bei der 1. Wagenklasse . .		226 051 300	1,09	1,04	100,00	147,23	—
„ „ 2. „ . .		2 195 441 632	10,53	10,05	79,12	55,49	—
„ „ 3. „ . .		7 999 652 615	38,37	36,63	80,28	30,60	—
„ „ 4. „ . .		10 425 588 651	50,01	47,74	92,71	26,01	—
bei der Personenbeförderung des öffentlichen Verkehrs		20 846 734 198	100,00	95,46	86,10	29,63	—
bei der Militärbeförderung .		992 389 749		4,54	98,21	98,27	—
zusammen . . .		21 839 123 947		100,00	86,59	30,61	—

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:54 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die einzelnen Fahrkartengattungen sind am Gesamtergebnis der Personenbeförderung des öffentlichen Verkehrs, wie folgt, beteiligt:

	Einnahme		Zahl der beförderten Personen (Fahrten)		Zahl der gefahrenen Personenkilometer	
	ℳ	%		%		%
1. die Fahrkarten nach dem Normaltarif . .	477 312 859	90,74	471 363 488	67,01	17 310 333 528	83,04
2. die Gesellschaftsfahrkarten	5 532 391	1,05	3 787 513	0,54	339 271 508	1,63
3. die Zeitkarten . .	12 959 623	2,46	100 174 547	14,24	1 401 415 439	6,72
4. die Schülerkarten .	1 336 110	0,25	11 897 426	1,69	123 850 427	0,59
5. die Arbeiterwochenkarten	8 379 620	1,59	87 580 374	12,45	833 545 239	4,00
6. die Arbeiterrückfahrkarten	3 114 048	0,59	12 694 452	1,80	310 285 336	1,49
7. die Sonntagskarten	6 458 946	1,23	15 479 166	2,20	308 569 484	1,48
8. die Feriensonderzugkarten	1 560 547	0,30	207 202	0,03	65 284 645	0,31
9. die zusammengestellten Fahrscheinhefte	6 134 028	1,17	221 492	0,03	142 476 666	0,68
10. der Schlafwagenverkehr	2 501 799	0,48	—	—	—	—
11. die Sonderzugkarten	727 809	0,14	50 250	0,01	11 701 926	0,06
ergibt wie vorseitig	526 017 780	100,00	703 455 910	100,00	20 846 734 198	100,00
Es kommen:						
auf 1 Zugkilometer der dem Personenverkehre dienenden Züge mit Einschluß der Leerzüge des Personenverkehrs .	1,96	—	—	—	77,8	—
auf 10 000 Achskilometer der Personenwagen in diesen Zügen unter Ausschluß der Leistungen für die Postverwaltung	1 096	—	—	—	43 455	—

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:54 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Generated on 2019-07-31 13:54 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Der Güterverkehr ergab folgendes:

A. Güterbeförderung des öffentlichen Verkehrs:	Es wurden befördert		durchschnittliche Wegstrecke	Die Einnahme betrug				
	Tonnen	Tonnenkm	km	ℳ	%		für 1 t ℳ	für 1 tkm ₰
I. Nach dem Normaltarif:								
a) Eil- und Expreßgut	2 924 581	352 765 189	120,62	54 958 611	4,10	—	18,79	15,58
b) Frachtgut:								
Stückgut der allgemeinen Stückgutklasse	8 507 582	1 341 965 353	157,74	145 315 505	10,86	—	17,08	10,83
Stückgut der Spezialtarifklasse . .	3 896 225	517 673 653	132,87	46 304 613	3,46	—	11,88	8,94
Wagenladungen:								
der Klasse A 1	2 476 850	369 090 431	149,02	27 928 547	2,09	—	11,28	7,57
„ „ B	5 397 696	846 908 896	156,90	56 015 766	4,18	—	10,38	6,61
„ Spezialtarifkl. A 2	5 439 036	646 632 612	118,89	36 648 803	2,74	—	6,74	5,67
„ „ I	14 282 442	1 386 233 922	97,06	72 758 047	5,43	—	5,09	5,25
„ „ II (Ladg. von 10 000 kg)	9 131 937	1 297 610 700	142,10	53 362 305	3,99	—	5,84	4,11
„ Spezialtarifkl. II (Ladg. von 5 000 kg)	5 546 907	530 058 725	95,56	22 732 254	1,70	—	4,10	4,29
„ Spezialtarifkl. III	69 785 527	6 372 765 698	91,32	199 755 928	14,92	—	2,86	3,13
zusammen b) Frachtgut . .	124 464 202	13 308 939 990	106,93	660 821 768	49,37	—	5,31	4,97
zusammen I	127 388 783	13 661 705 179	107,24	715 780 379	53,47	—	5,62	5,24

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Generated on 2019-07-31 13:54 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	Es wurden befördert		durchschnittliche Wegstrecke	Die Einnahme betrug				
	Tonnen	Tonnenkm	km	ℳ	%		für 1 t ℳ	für 1 tkm ₰
II. Nach Ausnahmetarifen:								
Eilgut	78 618	14 642 792	186,25	1 497 579	0,11	—	19,05	10,23
Stückgut und Wagenladungen von 5—10 t ausschließlich	487 298	151 473 424	310,84	7 748 721	0,58	—	15,90	5,12
Wagenladungen von 10 t und darüber	205 090 137	23 605 054 044	115,10	613 590 223	45,84	—	2,99	2,60
zusammen II	205 656 053	23 771 170 260	115,59	622 836 523	46,53	—	3,03	2,62
im ganzen (A)	333 044 836	37 432 875 439	112,40	1 338 616 902	100,00	93,60	4,02	3,58
B. Tierbeförderung	2 737 600	494 191 334	180,52	37 171 670	—	2,60	13,58	7,52
C. Postgut	115 345	6 240 212	54,10	1 192 122	—	0,08	10,34	19,10
D. Militärgut	487 877	74 013 768	151,71	5 089 008	—	0,36	10,43	6,88
E. Frachtpflichtiges Dienstgut	16 738 982	696 583 375	41,61	9 512 660	—	0,66	0,57	1,37
F. Nebenerträge	—	—	—	38 620 635	—	2,70	—	—
zusammen (gegen Frachtberechnung)	353 124 640	38 703 904 128	109,60	1 430 202 997	—	100,00	—	—
%	90,43	90,99						
dazu G. ohne Frachtberechnung	37 373 513	3 834 180 849	102,59					
%	9,57	9,01						
im ganzen Tonnen und Tonnenkm	390 498 153	42 538 084 977	108,93					
K. Insbesondere der Kohlenverkehr (unter A und G mitberücksichtigt):								
I. Gegen Frachtberechnung:								
Steinkohlen, Preßkohlen und Koks	118 718 198	12 547 317 187	105,69	317 585 371	86,89	23,72	2,68	2,53
Braunkohlen, Preßkohlen und Koks	21 264 741	1 518 771 649	71,42	47 913 606	13,11	3,58	2,25	3,15
zusammen	139 982 939	14 066 088 836	100,48	365 498 977	100,00	27,30	2,61	2,60
II. Ohne Frachtberechnung:								
frachtfreies Dienstgut	10 450 579	2 533 503 107	242,43					
im ganzen	150 433 518	16 599 591 943	110,35					

Anmerkung: Über die Verwendung von Frachturkunden-Stempelmarken im Bereich der vereinigten preußischen und hessischen Staatseisenbahnen können Angaben nicht mehr gemacht werden, da die Aufschreibungen darüber durch Änderung des Abrechnungsverfahrens entbehrlich geworden sind.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Im Verhältnis zu der durchschnittlichen Betriebslänge und zu den Leistungen der Güter- (einschl. Arbeits-)wagen gestaltete sich der frachtpflichtige Güterverkehr, wie folgt:

Es betrug:	auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge für den Güterverkehr	auf 10000 Achskilometer der Güter- (einschl. Arbeits-) wagen
1. die beförderte Gütermenge . . . . . t	9 463	258
2. die Zahl der Tonnenkilometer	1 037 174	28 239
3. die Einnahme . . . . . ℳ	38 326	1 043

Von den frachtpflichtigen Gütertonnen wurden befördert:

	t	%
1. im inneren Verkehre der eigenen Bahnen	248 778 816	70,45
2. „ Versand nach fremden Bahnen . .	64 227 518	18,19
3. „ Empfang von fremden Bahnen . .	35 617 275	10,09
4. „ Durchgangsverkehr	4 501 031	1,27

Von der Güterbeförderung des öffentlichen Verkehrs (A) sind gefahren:

	nach dem Normaltarif %	nach Ausnahmetarifen %
Tonnen	38,25	61,75
Tonnenkilometer	36,50	63,50

Im Berichtsjahr haben auf den Vollspurbahnen folgende Unfälle stattgefunden:

	auf freier Bahn	auf Bahnhöfen	
a) Entgleisungen	94	149	
b) Zusammenstöße	17	182	
	111	331	
			442
d. i. auf 100 km durchschnittlicher Betriebslänge			1,18
„ 1 000 000 Lokomotivkm . .			0,56
„ 1 000 000 Wagenachskm aller Art			0,02

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:54 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	auf freier Bahn	auf Bahnhöfen
c) sonstige Unfälle [1]	479	1 177
d) Unfälle im ganzen	590	1 508
	2 098	
d. i. auf 100 km durchschnittlicher Betriebslänge	5,62	
„ 1 000 000 Lokomotivkm	2,67	
„ 1 000 000 Wagenachskm aller Art	0,10	

Es wurden:

	getötet [2]	verletzt [2]
a) Reisende:		
unverschuldet:		
a) bei Zugunfällen	2	349
a) „ sonstigen Betriebsunfällen	4	34
infolge eigener Unvorsichtigkeit beim Benutzen, Besteigen und Verlassen in Bewegung befindlicher Züge	60	100
zusammen a)	66	483
auf 1 000 000 Reisende	0,061	0,446
„ 1 000 000 Personenkm	0,003	0,019
„ 1 000 000 Personenwagenachskm	0,012	0,086
b) Bahnbeamte und Bahnarbeiter im Dienst beim eigentlichen Betrieb:		
bei Zugunfällen	13	162
auf andere Weise	378	686
zusammen b)	391	848
auf 1 000 000 Zugkm	0,816	1,770
„ 1 000 000 Wagenachskm aller Art	0,019	0,041

[1]) Hierher gehören Überfahren von Fuhrwerken usw., Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Ereignisse, bei denen Personen getötet oder verletzt worden sind.

[2]) Hierin sind die Tötungen und Verletzungen nicht enthalten, die auf Selbstmord oder Selbstmordversuche zurückzuführen sind: 214 Tötungen und 18 Verletzungen.

Generated on 2019-07-31 13:54 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

	getötet	verletzt
c) Post-, Steuer-, Telegraphen-, Polizei- u. sonstige im Dienst befindliche Beamte		
unverschuldet	—	35
infolge eigener Unvorsichtigkeit beim Besteigen oder Verlassen der Züge oder beim Betreten der Bahn . . .	3	11
zusammen c) . .	3	46
d) fremde Personen:		
durch falsche Handhabung der Wegübergangsschranken usw.	5	32
infolge eigener Unvorsichtigkeit beim Betreten der Bahn	180	145
zusammen d) . .	185	177
im ganzen a) bis d) . .	645	1 554
	2 199	
auf 1 000 000 Zugkm	4,59	
„ 1 000 000 Wagenachskm aller Art .	0,11	

Die Wilhelmshaven-Oldenburger Eisenbahn.

Betrieb und Verwaltung der 52,38 km langen zweigleisigen Bahn führt die großherzoglich oldenburgische Regierung auf ihre alleinigen Kosten. Preußen erhält von der gesamten Roheinnahme der Bahn 50 % dessen, was über 18 000 ℳ bis zu 60 000 ℳ, und 60 % dessen, was über 60 000 ℳ für eine preußische Meile (= 7,532 km) aufkommt.

Das Anlagekapital betrug Ende 1910 im ganzen und im Jahresdurchschnitt 9 258 936 ℳ, auf 1 km Bahnlänge 176 765 ℳ.

Der Anteil Preußens an der Roheinnahme bezifferte sich auf 1 261 353 Mark oder 13,62 % des Anlagekapitals. An Ausgaben hatte Preußen für Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen im Jahr 1910 den Betrag von 152 290 ℳ oder 12,07 % der Einnahme aufzuwenden. Hieraus ergibt sich ein Überschuß von 1 109 063 ℳ. Das im Jahresdurchschnitt verwendete Anlagekapital ist somit zu 11,98 % verzinst.

Generated on 2019-07-31 13:54 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Gesamtbetriebsergebnis.

Es ergab sich hiernach ein Überschuß für:

die preußisch-hessischen Staatseisenbahnen .	von	710 717 263 ℳ,
„ Wilhelmshaven-Oldenburger Eisenbahn .	„	1 109 063 „,
zusammen also von		711 826 326 ℳ.

Hiervon sind abgeführt:

an Hessen	15 526 766 ℳ,
(d. s. 4,47 % des durchschnittlichen hessischen Anlagekapitals von 347 315 057 ℳ),	
an Baden	795 517 „,
(d. s. 8,19 % des durchschnittlichen badischen Anlagekapitals von 9 710 161 ℳ).	

Für fremde Rechnung wurden von der Staatseisenbahnverwaltung folgende Bahnen betrieben:

I. Vollspurige Nebenbahnen:

1.	für Rechnung einer Aktiengesellschaft die Kreis-Oldenburger Eisenbahn durch die E.-D. in Altona	43,65 km,
2.	für Rechnung einer Aktiengesellschaft die Ilmebahn (Einbeck-Dassel) durch die E.-D. in Cassel	13,25 „,
3.	für Rechnung einer Aktiengesellschaft die Farge-Vegesacker Eisenbahn durch die E.-D. in Hannover . . .	10,44 „,
4.	für Rechnung der Stadt Birkenfeld die Birkenfelder Zweigbahn durch die E.-D. in Saarbrücken	5,23 „,
	zusammen . .	72,57 km.

II. Vollspurige nebenbahnähnliche Kleinbahnen:

1.	für Rechnung der Kreis-Oldenburger Eisenbahn die Kleinbahn Lütjenbrode—Fehmarnsund—Burg a. Fehmarn—Orth durch die E.-D. in Altona	28,21 km,
2.	für Rechnung des Kreises Friedeberg (Neumark) die Kleinbahn Friedeberg Ostbf. — Friedeberg Stadt durch die E.-D. in Bromberg	6,67 „,
3.	für Rechnung einer Aktiengesellschaft die Kleinbahn Friedeberg Stadt—Alt-Libbehne durch die E.-D. in Bromberg	30,27 „,
4.	für Rechnung einer Aktiengesellschaft die Kleinbahn Thorn—Leibitsch durch die E.-D. in Bromberg	10,27 „,

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:55 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

5.	für Rechnung einer Aktiengesellschaft die Kleinbahn Thorn—Scharnau durch die E.-D. in Bromberg	31,10 km,
6.	für Rechnung einer Aktiengesellschaft die Kleinbahn Grifte—Gudensberg durch die E.-D. in Cassel	7,72 „ ,
7.	für Rechnung einer Aktiengesellschaft die Kleinbahn Freest—Bergensin durch die E.-D. in Danzig	6,75 „ ,
8.	für Rechnung des Kreises Schmalkalden die Kleinbahn Kleinschmalkalden—Brotterode durch die E.-D. in Erfurt	8,45 „ ,
9.	für Rechnung des Kreises Kirchhain die Kleinbahn Kirchhain—Landesgrenze bei Schweinsberg durch die E.-D. in Frankfurt (Main)	9,40 „ ,
10.	für Rechnung einer Aktiengesellschaft die Kleinbahn Güdenhagen—Groß Möllen durch die E.-D. in Stettin	5,11 „ ,
11.	für Rechnung des Kreises Grimmen die Kleinbahn Toitz-Rustow—Loitz durch die E.-D. in Stettin	7,19 „ ,
	zusammen . .	151,14 km.

Generated on 2019-07-31 13:55 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Die bayerischen Staatseisenbahnen und Schiffahrtsbetriebe

im Jahre 1910 [1]).

A. Staatseisenbahnen.

1. Längen.

	1909	1910
Es betrug am Jahresschluß:		
die Eigentumslänge im ganzen km	7 815,82	7 949,23
davon: Hauptbahnen . . . . . „	4 888,17	4 890,28
Nebenbahnen . . . . . „	2 927,65	3 058,95
auf das rechtsrheinische Netz kamen . „	6 923,12	7 055,78
„ „ pfälzische Netz „ „	892,70	893,45
Von der Eigentumslänge kamen:		
auf Österreich (Böhmen) . . . . . „	47,25	47,25
„ Preußen . . . . . „	36,08	36,08
„ Reichslande . . . . . „	12,13	12,13
„ Sachsen-Koburg-Gotha . . . . „	4,17	4,17
„ Sachsen-Meiningen . . . . . „	39,06	39,06
„ Sachsen-Weimar . . . . . „	5,07	5,07
„ Bayern . . . . . „	7 672,06	7 805,47
Es kamen mithin in Bayern durchschnittlich an Bahnlänge:		
auf 100 qkm Fläche . . . . . „	10,6	10,7
„ 10 000 Einwohner . . . . . „	12,3	11,8

[1]) Vgl. Archiv 1911, S. 465 und ff.: Die bayerischen Staatsbahnen und Schiffahrtsbetriebe im Jahre 1909. Die Angaben sind dem Jahresbericht der königlich bayerischen Staatseisenbahnverwaltung für das Betriebsjahr 1910 entnommen.

Generated on 2019-07-31 13:56 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Die Gesamtbetriebslänge ergibt sich (unter Berücksichtigung von 105,85 km verpachteten und 24,32 km gepachteten Strecken):

Ende 1910 . . . . . 7 867,70 km,
während sie „ 1909 . . . . . 7 735,93 „ betrug.

	1909	1910
Im Jahresdurchschnitt betrug:		
die Betriebslänge im ganzen . . . km	7 654,34	7 779,07
desgl. für Personenverkehr . . . „	7 538,31	7 654,65
„ „ Güterverkehr . . . . „	7 630,06	7 754,79
zweigleisig waren:		
von der Eigentumslänge (am Ende des Jahres) . . . . . „	2 956,74	2 978,60
von der Betriebslänge (am Ende des Jahres) . . . . . „	2 905,59	2 930,09

An Anschlußbahnen für nicht öffentlichen Verkehr bestanden 1910 998 Bahnen wie im Vorjahr.

2. Anlagekapital.

	1909	1910
Gesamtanlagekosten am Ende des Jahres ℳ	2 145 483 977	2 195 285 129
davon aus Staatsmitteln . . . . . „	2 092 158 753	2 140 487 445
im Jahresdurchschnitt . . . . . „	2 076 624 085	2 115 569 066

Von den Gesamtbaukosten (eingezogene Kredite) am Jahresschluß 1910 kamen auf	Länge km	Gesamt-Baukosten überhaupt ℳ	Gesamt-Baukosten für 1 km ℳ
Hauptbahnen	4 055,20	1 299 343 371	320 414
Vizinalbahnen	167,44	15 457 573	92 312
Lokalbahnen	2 030,22	134 902 335	66 447
Pfälzische Bahnen	872,89	280 243 038	321 052
zusammen .	7 125,75	1 729 946 317	242 774
Auf laufende Kredite kamen:			
Rechtsrheinisches Netz	468,03	156 334 657	—
Pfälzisches Netz	20,56	1 712 247	—
Auf die von Gemeinden und Privaten gebauten, gegen Verzinsung und Tilgung des Baukapitals übernommenen Bahnen kamen .	303,91	34 500 000	—
Auf die vom sachsen-meiningischen Staate erworbenen Bahnlinien kamen	30,98	5 626 797	—

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:55 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

3. Betriebsmittel und deren Leistungen.

		1909	1910
Der Bestand ergab am Ende des Jahrs:			
Lokomotiven	Stck.	2 372	2 386
Triebwagen	„	27	27
Personenwagen	„	6 813	6 877
Gepäckwagen	„	1 567	1 630
Güterwagen	„	42 857	47 281 [1])
Postwagen	„	425	414
Auf je 10 km Betriebslänge kamen:			
an Lokomotiven	Anz.	—	3,03
„ Triebwagen	„	—	—
„ Personenwagen	„	—	8,88
„ Güterwagen und sonstigen Wagen	„	—	60,22
„ Gepäckwagen	„	—	2,08
„ Postwagen	„	—	0,53
Ausrüstung für durchgehende Bremsen besaßen:			
a) rechtsrheinisches Netz:			
Lokomotiven	Stck.	1 385	1 401
Personenwagen:			
mit Bremsapparat	„	5 239	5 350
„ Leitung	„	577	532
Gepäck und Güterwagen:			
mit Bremsapparat	„	4 616	4 662
„ Leitung	„	569	584
Bahnpostwagen:			
mit Bremsapparat	„	384	373
„ Leitung	„	6	6
b) pfälzisches Netz:			
Lokomotiven	Stck.	159	181
Personenwagen:			
mit Bremsapparat	„	759	854
„ Leitung	„	—	167

[1]) Hierbei 88 Rollböcke zum Übergang von der normalspurigen zur schmalspurigen Bahn, außerdem 1358 Privatgüterwagen, meist Bier- und Kesselwagen.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:55 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	1909	1910
Gepäck- und Güterwagen:		
mit Bremsapparat . . . . . Stck.	195	371
„ Leitung . . . . . „	—	137
Bahnpostwagen:		
mit Bremsapparat . . . . . „	35	35
„ Leitung . . . . . „	—	—

Die Beschaffungskosten der Betriebsmittel stellten sich durchschnittlich:

für 1 Lokomotive . . . . . auf 49 695 ℳ,
„ 1 Triebwagen . . . . . „ 37 038 „,
„ 1 Personenwagen . . . . . „ 11 268 „,
„ 1 Güter-(Gepäck)wagen . . . . „ 3 197 „,
„ 1 Postwagen . . . . . „ 12 395 „.

Die Kosten der Unterhaltung (einschl. Erneuerung einzelner Teile) betrugen:	1909 (ohne Pfalz)	1910 (mit Pfalz)
bei den		
Lokomotiven und Tendern . . . ℳ	6 730 085	8 259 565
Triebwagen . . . . . „	20 406	64 672
Personenwagen . . . . . „	2 131 648	2 780 751
Gepäck- und Güterwagen . . . . „	3 919 217	5 838 048
Bahnpostwagen . . . . . „	151 710	167 226

Leistungen der Fahrzeuge:

Die Leistungen der eigenen Lokomotiven und Triebwagen auf eigenen und fremden Strecken ergaben:	1909	1910
Nutzkm . . . . . Lokkm	74 487 566	75 439 489
Leerfahrtkm . . . . . „	2 888 204	2 788 991
Verschubkm [1]) . . . . . „	23 588 040	22 898 400
Stationsdienstkm [1]) . . . . . „		412 950
zusammen . „	100 963 810	101 539 830
durchschnittl. für 1 Lokomotive . „	42 033	42 168

[1]) 1 Stunde = 10 km.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:00 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die Leistungen der eigenen und fremden Wagen auf den eigenen Strecken ergaben:		1909	1910
Personenwagen einschl. Triebwagen	Achskm	701 939 825	730 142 264
Gepäckwagen	„	177 460 314	181 940 474
Güterwagen	„	1 600 924 879	1 585 362 276
Bahnpostwagen	„	77 255 954	79 308 192
sämtliche Wagen	„	2 557 580 972	2 576 753 206
durchschnittlich für 1 km	„	334 135	331 242
An Tonnenkm (Nutzlast [1]) und tote Last) wurden geleistet:			
überhaupt	tkm	—	21 288 466 089
durchschnittlich:			
für 1 Betriebskm	„	—	2 736 634
„ 1 Nutzkm	„	—	283

4. Verkehrsergebnisse.

a) Personen- und Gepäckverkehr.

Im Personenverkehr ergab sich gegenüber dem Vorjahr eine Zunahme:
bei der Zahl der beförderten Personen . . . . um 7,4 %,
„ „ „ „ geleisteten Personenkm . . . „ 9,5 „,
„ „ Einnahme aus dem Personenverkehr . . „ 11,8 „,
wie die nachstehende Zusammenstellung zeigt:

Klasse	Beförderte Personen		Zurückgelegte Personenkm		Jede Person durchfuhr durchschnittlich km	Erzielte Einnahme	
	überhaupt Anzahl	in %	überhaupt Anzahl	in %		überhaupt ℳ	in %
in I. . .	314 907	0,2	49 992 850	1,5	158,8	3 692 073	4,5
„ II. . .	3 020 056	2,5	277 377 431	8,5	91,9	13 196 726	16,1
„ III. . .	26 155 621	21,6	981 630 078	30,0	37,5	27 875 092	33,9
„ IV. . .	90 029 371	74,2	1 840 422 300	56,2	20,4	36 159 813	44,0
Militärfahrkarten . .	1 849 879	1,5	124 325 240	3,8	67,2	1 266 330	1,5
zusammen:							
1910. . .	121 369 834	100,0	3 273 747 899	100,0	27,0	82 190 034	100,0
1909. . .	112 992 217	—	2 989 820 292	—	26,5	73 515 947	—
1910 mehr .	—	7,4	—	9,5	—	—	11,8

[1]) Personen nebst Handgepäck (zu 75 kg gerechnet), Gepäck, Hunde, Güter aller Art, Eisenbahnfahrzeuge als Frachtgut.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:55 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge kamen:	1909	1910
zurückgelegte Personenkm . . . Anz.	396 617	427 681
Einnahme aus dem Personenverkehr ℳ	9 752	10 737

Von den im Jahre 1910 beförderten Personen, geleisteten Personenkilometern und erzielten Einnahmen des Personenverkehrs kamen in Hundertteilen:

	Personen	Personen-km	Einnahme
	in Prozenten		
auf gewöhnliche Fahrkarten zur Hinfahrt .	72,2	81,7	86,7
„ Rückfahrkarten[1])	25,8	12,3	6,7
„ zusammenstellbare Fahrscheinhefte . .	0,5	2,2	3,7
„ Militärfahrkarten	1,5	3,8	1,3
„ Bett- und Zuschlagskarten	—	—	1,3
„ Sonderzüge nach besonderem Tarif. .	—	—	0,1

Die Einnahme betrug 1910:	für 1 Person ℳ	für 1 Personenkm ₰
in I. Klasse	11,72	7,39
„ II. „	4,37	4,76
„ III. „	1,07	2,84
„ IV. „	0,40	1,97
für Militärfahrten	0,68	1,02
durchschnittlich 1910	0,68	2,51
dagegen 1909	—	2,46

Die Gesamteinnahme aus dem Personen-, Gepäckverkehr und aus Nebenerträgen stellte sich

für 1910 auf . . 86 785 231 ℳ,
dagegen 1909 „ . . 77 738 560 „,
mithin 1910 mehr . . 9 046 671 = 11,6 %.

b) Güterverkehr.

Der Güterverkehr zeigte 1910 gegenüber dem Vorjahr eine Zunahme:
bei der Zahl der beförderten Gütertonnen . . . . . um 4,1 %,
„ „ „ „ zurückgelegten Tonnenkm . . . . . „ 4,0 „,
„ „ Gesamteinnahme (mit Nebenerträgen) . . . . . „ 3,6 „,
wie aus nachstehender Tabelle erhellt:

[1]) Mit Monats-, Schüler-, Arbeiterkarten und Fahrscheinbüchern.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:55 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Generated on 2019-07-31 13:55 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Tarifklasse	Beförderte Tonnen		Zurückgelegte Tonnenkm		Jede Tonne durchfuhr durchschnittlich	Erzielte Einnahme			
	überhaupt t	in %	überhaupt tkm	in %	km	überhaupt ℳ	in %	für die Tonne ℳ	für das tkm ₰
Eilgut	396 454	1,4	44 550 279	1,0	112,4	7 915 796	4,6	19,97	17,77
Frachtgut	36 604 914	96,6	4 444 065 322	97,4	121,4	153 711 119	89,9	4,20	3,46
Militärgut	106 413	0,3	10 924 555	0,2	102,7	627 083	0,4	5,89	5,74
Tiere	615 309	1,6	54 573 815	1,2	88,7	4 329 356	2,5	7,04	7,93
Leichen	2 223	—	182 709	—	82,2	124 092	0,1	55,81	67,92
Dienstgüter (frachtpflichtige)	150 951	0,4	9 728 332	0,2	64,4	239 133	0,1	1,58	2,46
Nebenerträge	—	—	—	—	—	4 110 994	2,4	—	—
zusammen frachtpflichtig	37 876 264	100,0	4 564 025 012	100,0	120,5	171 057 573	100,0	4,52	3,75
im Verhältnis zu insgesamt	—	94,2	—	92,4	—	—	—	—	—
Dienstgut (frachtfrei)	2 316 466	5,8	374 366 848	7,6	161,6	—	—	—	—
insgesamt 1910	40 192 730	100,0	4 938 391 860	100,0	122,9	171 057 573	—	—	—
„ 1909	38 610 803	—	4 749 715 937	—	—	165 099 960	—	—	—
mithin 1910 mehr	—	4,1	—	4,0	—	—	3,6	—	—

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

		1909	1910
Auf 1 km Betriebslänge kamen:			
geleistete Tonnenkm	Anz.	622 500	636 818
Einnahme aus dem Güterverkehr .	ℳ	21 638	22 058

Die Güterbewegung auf dem rechtsrheinischen Netz der bayerischen Staatseisenbahnen (ausschließlich des inneren Verkehrs) ist aus nachfolgender Zusammenstellung ersichtlich:

	1909		1910	
	Versand t	Empfang t	Versand t	Empfang t
Im ganzen	3 420 628	9 123 244	3 523 220	9 457 233
davon kamen auf:				
Holz	1 037 484	281 102	1 047 975	293 121
Steinkohlen	—	3 177 628	—	3 236 211
Braunkohlen	—	2 311 366	—	2 328 402
Getreide	224 860	196 699	200 322	168 231
Bier	337 299	—	332 429	—
Eisen und Stahl	207 276	512 206	223 032	591 357
Steine	312 351	330 777	323 565	377 290

5. Finanzielle Ergebnisse.

Es betrugen:		1909	1910
die Betriebseinnahmen:			
im ganzen	ℳ	266 412 820	281 624 728
auf 1 km Betriebslänge	,,	—	36 203
die Betriebsausgaben:			
im ganzen	,,	199 111 664	186 216 194
in Prozenten der Einnahmen . .	%	74,74	66,12
auf 1 km Betriebslänge	ℳ	—	23 938
der Überschuß:			
im ganzen	,,	67 301 156	95 408 534
auf 1 km Betriebslänge	,,	—	12 265
in Prozenten des aus Staatsmitteln aufgebrachten mittleren statistischen Anlagekapitals	%	3,24	4,51

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:55 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die persönlichen Ausgaben betrugen:		1909	1910
im ganzen	ℳ	—	99 967 977
auf 1 km Betriebslänge	„	—	12 851
in Prozenten der Gesamtausgabe	%	51,2	53,68

6. Unfälle beim Eisenbahnbetrieb.

Es ereigneten sich 1910 überhaupt an Unfällen im Betrieb:

Entgleisungen	24	(davon 19 in Stationen),
Zusammenstöße	36	(„ 32 „ „),
sonstige Unfälle	342	(„ 252 „ „),
zusammen	402	(davon 309 in Stationen),
dagegen 1909	535	(„ 391 „ „).

Bei sämtlichen Betriebsunfällen verunglückten 1910:

Reisende	98 Personen	(davon 13 getötet),
Bahnbeamte und Bahnarbeiter	217 „	(„ 41 „),
sonstige Personen	66 „	(„ 34 „),
zusammen	381 Personen	(davon 88 getötet),
dagegen 1909	499 „	(„ 113 „).

Durchschnittlich kamen:	1910	
	Tötungen	Verletzungen
a) bei den Reisenden:		
auf je 10 000 000 Reisende	1,07	7,00
„ „ 10 000 000 durchfahrene Personenkm	0,04	0,25
b) bei den Bahnbeamten und Bahnarbeitern im Dienst:		
auf je 10 000 durchfahrene Zugkm	5,83	25,02
auf je 10 000 000 Wagenachskm aller Art	0,16	0,68

Von der Gesamtzahl der verunglückten Personen trafen im Jahre 1910

auf je 10 000 000 durchfahrene Zugkm . . . 54,15,
Wagenachskm aller Art . 1,48.

Infolge von Selbstmordversuchen verunglückten 43 Personen (davon 41 getötet).

Generated on 2019-07-31 13:55 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

7. Personalbestand.

Im Jahresdurchschnitt 1910 waren tätig	Verwaltungsdienst	Bahnunterhaltungs- und Bahnbewachungsdienst	Bahnhofs-Abfertigungs- und Zugbegleitungsdienst	Zugbeförderungs- und Werkstättendienst	zusammen
	Rechtsrheinisches Netz				
Etatsmäßiges Personal:					
höherer Dienst	446	1	65	11	523
mittlerer Dienst	1 717	116	4 266	201	6 300
unterer Dienst	829	3 411	14 602	5 620	24 462
Diätarisches Personal	19	—	6	—	25
Nichtetatsmäßiges Personal	39	—	1	—	40
Gehilfen	153	516	7 953	4 275	12 897
Dienstaushilfen	60	1 483	1 810	694	4 047
Bahnarbeiter	—	9 418	—	—	9 418
Werkstättenarbeiter	—	—	—	6 939	6 939
Summe	3 263	14 945	28 703	17 740	64 651
hiervon rechtsrheinisches Netz	2 806	12 111	24 012	14 676	53 605
„ pfälzisches Netz	457	2 834	4 691	3 064	11 046

Der Aufwand an Besoldung, Löhnen und Nebenbezügen betrug 1910 115 285 664 ℳ.

B. Ludwig-Kanal.

Die Hauptbetriebsergebnisse im Jahre 1910 im Vergleich zum Vorjahre waren folgende:

		1909	1910
Anlagekapital	ℳ	27 678 193	27 678 193
Es befuhren den Kanal:			
Schiffe	Anz.	1 309	1 201
Flöße	„	500	401
Bewegte Gütermasse	t	67 088	54 849
Durchschnittsbelastung eines Schiffs	„	75,1	67,4
Schwere eines Floßes	„	11,9	11,4

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:55 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

		1909	1910
Gesamteinnahmen	ℳ	116 398	124 814
auf 1 km Länge	,,	675	724
Ausgaben	,,	216 006	206 511
auf 1 km Länge	,,	1 253	1 198
in Prozenten der Einnahmen	%	185,58	165,45
Fehlbetrag	ℳ	99 608	81 697

C. Dampfschiffahrt auf dem Bodensee.

Nachfolgend sind die Hauptbetriebsergebnisse des Jahres 1910 denen des Jahrs 1909 gegenübergestellt:

		1909	1910
Anlagekapital	ℳ	2 463 334	3 063 334
Vorhandenes Betriebsmaterial:			
Dampfboote	Stck.	6	6
Dampffähre [1])	,,	1	1
Schleppkähne [1])	,,	5	5
Trajektkähne [1])	,,	3	3
Anschaffungskosten hierfür	ℳ	2 049 616	2 049 616
Nutzkilometer	Anz.	210 330	219 074
Beförderte Personen	,,	410 560	382 903
,, Gütertonnen	,,	343 842	361 287
Verkehrseinnahmen:			
aus dem Personenverkehr	ℳ	313 277	305 587
,, ,, Güterverkehr	,,	309 641	368 710
Verkehr Lindau—Romanshorn:			
beförderte Wagen, beladen	Anz.	26 969	28 288
,, ,, leer	,,	799	462
,, Tonnen	,,	235 387	244 818
Verkehr Romanshorn—Lindau:			
beförderte Wagen, beladen	,,	8 118	8 526
,, ,, leer	,,	18 758	19 173
,, Tonnen	,,	48 413	49 047

[1]) Gemeinschaftsbetrieb mit den Schweizerischen Bundesbahnen.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:55 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Finanzielles Ergebnis:		1909	1910
Einnahmen:			
im ganzen	ℳ	708 088	774 135
auf 1 Nutzkm	„	3,36	3,53
Ausgaben:			
im ganzen	„	551 732	504 819
in Prozenten der Einnahmen	%	77,92	65,21
auf 1 Nutzkm	ℳ	2,62	2,30
Überschuß:			
im ganzen	ℳ	156 356	269 316
in Prozenten des Anlagekapitals	%	6,35	8,79
auf 1 Nutzkm	ℳ	0,74	1,23

D. Dampfschiffahrt auf dem Ammersee und der Amper.

Die Hauptergebnisse des Betriebs in den Jahren 1909 und 1910 waren die folgenden:

		1909	1910
Verwendetes Anlagekapital	ℳ	239 200	239 200
Gefahrene Nutzkilometer:			
auf der Amper	Anz.	13 368	13 392
„ dem Ammersee	„	71 944	92 691
Beförderte Personen:			
auf der Amper	„	23 272	23 695
„ dem Ammersee	„	182 310	178 907
Beförderte Güter	t	162	158
Einnahmen	ℳ	82 560	81 312
Ausgaben	„	85 759	96 574
Fehlbetrag	„	3 199	15 262
Verhältnis der Ausgaben zu den Einnahmen	%	103,9	118,77

Generated on 2019-07-31 13:55 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

E. Kettenschleppschiffahrt auf dem Main.

Im Dienst standen 5 Kettendampfer an 919 Fahrtagen und legten in 13 654 Fahrstunden 79 137 km zurück. Die hauptsächlichsten Verkehrs- und Rechnungsergebnisse in den Jahren 1909 und 1910 waren folgende:

		1909	1910
Anlagekapital	ℳ	6 142 288	6 142 288
Schleppschiffahrtkilometer	Anz.	71 882	79 137
Beförderte Fahrzeuge:			
leer	„	5 323	4 792
beladen	„	1 841	1 868
Tragfähigkeit der Fahrzeuge	t	541 123	532 142
Gewicht der Ladung	„	117 938	159 640
Einnahmen	ℳ	244 977	264 107
desgl. auf 1 Fahrkm	„	3,41	3,34
Ausgaben	„	210 006	211 378
desgl. auf 1 Fahrkm	„	2,92	2,67
Verhältnis von $\frac{\text{Ausgabe}}{\text{Einnahme}}$	%	85,72	80,03
Überschuß	ℳ	34 971	52 729
desgl. auf 1 Fahrkm	„	0,49	0,67

F. Frankenthaler Kanal.

Die Betriebs- und finanziellen Ergebnisse in den Jahren 1909 und 1910 waren folgende:

		1909	1910
Es befuhren den Kanal:			
Schiffe, angekommen	Anz.	416	343
„ abgegangen	„	43	191
Beförderte Güter	t	32 676	24 735
Einnahmen	ℳ	8 336	7 855
Ausgaben	„	5 411	5 013
Überschuß	„	2 925	2 842
Verhältnis der Ausgaben zu den Einnahmen	%	64,91	63,82

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:55 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die k. k. österreichischen Staatsbahnen

im Jahre 1910[1]).

Die folgenden Angaben sind dem Bericht des k. k. Eisenbahnministeriums über die Ergebnisse der k. k. Staatseisenbahnverwaltung für das Jahr 1910, Wien 1911, entnommen; soweit angängig, sind sie mit den Ergebnissen des Vorjahres in Vergleich gestellt. In den Bericht sind mit aufgenommen die Betriebsergebnisse der am 1. Januar 1908 vom Staate erworbenen Linien der Österreichisch-Ungarischen Staatseisenbahngesellschaft, der Österreichischen Nordwestbahn und der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, deren Betrieb am 15. Oktober 1909 vom Staate übernommen wurde.

	Baulänge	Betriebslänge
	Kilometer	
Das Ende 1909 von der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung betriebene Eisenbahnnetz umfaßte unter Berücksichtigung nachträglicher Längenänderungen	15 654,276	16 005,943
Ende 1910 hatte das Netz	18 745,586	19 145,003
Hiervon waren:		
a) Bahnen im Eigentum des Staates . .	12 999,617	13 282,403
b) für Rechnung des Staates betriebene Privatbahnen	694,677	704,963
c) für Rechnung der Eigentümer betriebene Bahnen	5 051,292	5 157,637
Der Zuwachs gegen das Vorjahr beträgt mithin	3 091,310	3 139,060

[1]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1911, S. 746. Die k. k. österreichischen Staatsbahnen im Jahre 1909.

Generated on 2019-07-31 13:55 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

In der Gesamtbetriebslänge sind nicht enthalten:

1. die vom Staate für Rechnung des Unternehmers, gegen Vergütung der Selbstkosten betriebene Mährisch-Ostrau—Dombrauer Montanbahn mit Flügelbahnen . . . . . 38,715 km,
2. k. k. Staatsbahnen in fremdem (sächsischem, bayerischem, preußischem) Staatsbetrieb zusammen . . . . . 15,645 „
3. für Rechnung des Staates betriebene Bahnen im Privatbetrieb 30,016 „ .

	1909	1910
Doppelgleisig waren . . . . . km	1 826,398	2 424,192
Vollspurig waren . . . . . „	14 972,374	18 063,606
Schmalspurig waren . . . . . „	681,980	681,980

	Bestand der Betriebsmittel						
	Lokomotiven	Tender	Motorwagen	Personenwagen	Sitzplätze der Personenwagen	Post- und Gepäckwagen	Güterwagen
Staatsbahnen . . 1909	4 085	3 515	7	7 780	321 290	2 951	78 871
1910	5 251	4 427	11	9 709	410 768	3 592	101 392
Vom Staate für fremde Rechnung betriebene Bahnen . . . 1909	477	68	24	1 296	52 414	323	12 186
1910	513	68	28	1 360	54 825	347	13 712
im ganzen . . . 1909	4 562	3 583	31	9 076	373 704	3 274	91 057
1910	5 764	4 495	39 [1]	11 069	465 593	3 939	115 104 [2]

Die Verkehrsleistungen ergaben für das Gesamtnetz

	1909	1910	Zunahme gegen 1909
bei einer durchschnittlichen Betriebslänge von km	15 776,000	18 987,273	+ 3 211,273 = 20,36 %
zurückgelegte Zugkm . .	116 181 587	144 826 059	+ 28 644 472 = 24,65 „
geleistete Rohtonnenkm .	30 938 731 000	39 039 776 000	+8 101 045 000 = 26,18 „

[1]) Von den Motorwagen waren eingerichtet: 1 Stück für Benzinbetrieb, 15 Stück für Dampfbetrieb, 23 Stück für elektrischen Betrieb.

[2]) Von den Güterwagen besaßen ein Ladegewicht von 15 t: 42 446 Stück, 20 t: 6 123 Stück, 25 t: 249 Stück, 30 t: 65 Stück, 40 t: 2 Stück. 70 t: 2 Stück.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:55 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	1909	1910	Zunahme gegen 1909
Auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge kamen:			
an Zugkm	7 364,5	7 627,5	+ 263,0 = 3,57 %
„ Rohtonnenkm	1 961 126	2 056 102	+ 94 976 = 4,84 „ .

Werden den gefahrenen 144 826 059 Zugkilometern die Leistungen im Vorspanndienst, die Leerfahrten, Kaltefahrten, der Verschubdienst und die Dampfhaltestunden, auf 1 km übertragen, hinzugerechnet, so berechnen sich die geleisteten Lokomotivkilometer im Jahre 1909 auf 184 736 734 km, im Jahre 1910 auf 230 393 822 km, mithin 1910 um 45 657 088 Lokomotivkilometer oder 24,7 % mehr.

Die durchschnittliche Leistung jeder einzelnen Lokomotive des Gesamtnetzes betrug:

	im Jahre 1909	im Jahre 1910	
an Zugkilometern	26 132	25 538,	also weniger 594,
„ Lokomotivkilometern	41 551	40 627,	„ „ 924.

Die ältesten, noch im Betrieb befindlichen Lokomotiven sind im Jahre 1858 erbaut; im Jahre 1910 sind 196 neue Lokomotiven beschafft worden.

Die Gesamtleistung aller Wagen betrug für das Gesamtnetz:

im Jahre 1909	4 546 214 620	Achskm,	
darunter . . .	3 241 870 779	„	in Güterzügen,
im Jahre 1910: a) eigene Wagen .	4 547 340 282	„	
b) fremde „ .	1 196 849 435	„	
zusammen . .	5 744 189 717	Achskm,	
darunter . . .	4 066 644 131	„	in Güterzügen.

Von den eigenen Wagen wurden auf eigener und fremder Bahn geleistet:

im Jahre 1909	4 349 581 131	Achskm,	
darunter . . .	3 104 092 833	„	von Güterwagen,
im Jahre 1910	5 370 034 087	„	
darunter . . .	3 760 584 909	„	„ „ .

Die durchschnittliche Anzahl der Wagenachsen eines Zuges betrug:

im Jahre 1909.	39	Achsen	(bei Güterzügen 70 Achsen),
„ „ 1910.	40	„	(„ „ 69 „),

und die durchschnittliche Rohlast eines Zuges

im Jahre 1909.	266,3 t	(für Güterzüge 473,6 t),	
„ „ 1910.	269,5 „	(„ „	464,1 „).

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:55 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Das Anlagekapital betrug Ende 1910		auf 1 km Baulänge
für die Staatsbahnen	5 402 968 789 Kr.[1]),	415 325 Kr.,
„ „ vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Privatbahnen	176 015 648 „ ,	253 369 „ ,
mithin betrug das Anlagekapital des Gesamtnetzes im Jahre 1910	5 578 984 437 Kr.	407 115 Kr.,
(gegen		382 526 „

im Jahre 1909).

Die Gesamteinnahmen betrugen:

A. Ordentliche Einnahmen.

1. Zentralleitung	455 130,78 Kr.
2. Zentral-Wagendirigierungsamt	146,40 „
3. Staatsbahnbetrieb	753 604 686,09 „
Summe A. . . .	754 059 963,27 Kr.

B. Außerordentliche, auf den Betriebsüberschuß wirkende Einnahmen.

4. Staatsbahnbetrieb	694 931,70 Kr.
5. Anteil des Staates an dem Gemeinschaftsverkehr und am Reingewinn von Privatbahnen	542 846,78 „
Summe B. . . .	1 237 778,48 Kr.
Summe A + B .	755 297 741,75 Kr.

Die Gesamtausgaben betrugen:

A. Ordentliche Ausgaben.

1. Zentralleitung	7 380 503,03 Kr.
2. Zentral-Wagendirigierungsamt	1 059 024,76 „
3. Altersversorgungsanstalten und sonstige Wohlfahrtseinrichtungen	41 797 565,93 „
4. Staatsbahnbetrieb	411 953 701,78 „
5. Betrieb der Linien der Staatseisenbahngesellschaft, sowie der Nordwestbahn und der Südnorddeutschen Verbindungsbahn	110 245 872,65 „
Summe A. . . .	572 436 668,15 Kr.

B. Außerordentliche, auf den Betriebsüberschuß wirkende Ausgaben.

6. Zentralleitung	222 874,27 Kr.
7. Staatsbahnbetrieb	28 573 631,00 „
Summe B. . . .	28 796 505,27 Kr.
Summe A + B .	601 233 173,42 Kr.

[1]) 1 Krone (100 Heller) = 0,85 ℳ deutscher Reichswährung.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:55 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Wiederholung.

Die Gesamteinnahmen betrugen	755 297 741,75 Kr.
Die Gesamtausgaben betrugen	601 233 173,42 „
Mithin ergab sich ein Betriebsüberschuß von . . .	154 064 568,33 Kr.

	1909	1910	demnach 1910 gegen 1909
Bei einer Baulänge von . km	10 935,108	13 703,692	+ 2 768,584
und Anlagekapital von . Kronen	4 182 967 941	5 578 984 437	+ 1 396 016 496
sowie einem Betriebsüberschuß von . . . „	68 853 881	154 064 568	+ 85 210 687
verzinste sich das Anlagekapital mit . . . %	1,65	2,76	+ 1,11
Die ordentlichen Betriebseinnahmen betrugen . Kronen	547 878 247	753 604 686	+ 205 726 439
und zwar:			
Transporteinnahmen . „	482 570 038	677 684 280	+ 195 114 242
sonstige Einnahmen . „	65 308 209	75 920 406	+ 10 612 197

	1909		1910	
	Kronen	%	Kronen	%
Die Transporteinnahmen verteilten sich:				
auf den Personenverkehr mit .	114 383 934	23,70	166 315 569	24,54
„ „ Gepäckverkehr „ .	5 461 201	1,13	7 026 795	1,04
„ „ Eilgutverkehr „ .	17 509 345	3,63	29 595 471	4,37
„ „ Frachtgutverkehr „ .	345 215 558	71,54	474 746 445	70,05
zusammen . . .	482 570 038	100,00	677 684 280	100,00

Es wurden im Jahre 1910:

im Personenverkehr	37 492 592 Personen	mehr
„ Gepäckverkehr	57 212 t	„ als im
„ Eilgutverkehr	322 177 „	„ Vorjahr
„ Frachtgutverkehr	9 503 604 „	„

befördert.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:55 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Personenverkehr.

Nach der Anzahl der verkauften Karten wurden gefahren:
im Jahre 1909 = 93 014 733 Personen (davon in Schnellzügen 6 729 317),
„ „ 1910 = 130 507 325 „ („ „ „ 9 717 516),
mithin 1910 im ganzen 37 492 592 Personen mehr.

Die Anzahl der beförderten Personen hat
bei den Schnellzügen . . . . . um 44,41 % zugenommen,
„ „ Personenzügen . . . . . „ 39,99 „ „ ,
überhaupt . . . . . „ 40,31 „ „ .

Die Anzahl der zurückgelegten Personenkilometer ist von
4 142 966 000 im Jahre 1909,
auf 5 271 469 000 „ „ 1910,
d. h. im ganzen um 27,24 % (bei den Schnellzügen um 26,15 %, bei den Personenzügen um 27,49 %) gestiegen.

Die durchschnittliche Fahrt einer Person ist von 44,54 km (1909) auf 40,39 km (1910) gesunken.

Vom Personenverkehr des Gesamtnetzes der für Rechnung des Staates betriebenen Bahnen kamen:

	1910
auf Entfernungen bis 50 km	82,23 %,
„ „ „ 100 „	9,36 „ ,
„ „ „ 200 „	5,21 „ ,
„ „ „ 500 „	2,78 „ ,
„ „ „ 1100 „	0,42 „ ,
zusammen . . .	100,00 %.

Schnellzugsreisende waren im Jahre 1909 = 7,23 %, im Jahre 1910 = 7,45 % aller Reisenden.

Die Durchschnittseinnahme betrug:		1909	1910
für 1 Personenkm.	Heller	2,76	3,16.

Gepäckverkehr.

Beim Reisegepäck hat im Jahre 1910 gegen 1909:
die Tonnenzahl . . . . . um 57 212 Tonnen = 41,44 % und
„ Transporteinnahme. . „ 1 565 594 Kronen = 28,67 „ zugenommen.

Jede Tonne hat zurückgelegt im Jahre 1909 = 119,67 km, im Jahre 1910 = 109,72 km.

Die Einnahme für 1 tkm betrug im Jahre 1909 = 33,06 Heller, im Jahre 1910 = 32,80 Heller.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:55 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Eilgutverkehr.

Im Eilgutverkehr haben die Transporte im Jahre 1910 um 322 177 t (45,78 %) zugenommen, die durchschnittliche Fahrt einer Tonne ist von 125,84 km im Jahre 1909 auf 132,17 km im Jahre 1910, die Einnahme für 1 tkm von 19,77 auf 21,83 Heller gestiegen.

Frachtgutverkehr.

Die Transportmenge hat im Jahre 1910 um 9 503 604 = 15,20 % zugenommen, die Tonnenkilometerzahl ist von 8 597 364 151 tkm im Jahre 1909 auf 10 529 274 675 tkm im Jahre 1910, also um 1 931 910 524 tkm = 22,47% gestiegen. Die durchschnittliche Einnahme für 1 tkm ist von 4,02 Heller im Jahre 1909 auf 4,51 Heller im Jahre 1910, d. i. um 12,19 % gestiegen. Die durchschnittliche Einnahme für 1 t betrug im Jahre 1909 = 5,522 Kronen, im Jahre 1910 = 6,591 Kronen.

Einen vergleichenden Überblick über die wesentlichsten Betriebsergebnisse der vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen in den Jahren 1909 und 1910 bieten die nachstehenden Zahlen:

	1909	1910
Durchschnittliche Betriebslänge . . km	11 099,367	13 986,722
Anzahl der beförderten Personen . Anz.	93 014 733	130 507 325
Tonnenzahl der beförderten Güter		
mit Gepäck . . . . . t	63 363 864	73 246 857
darunter Frachtgüter . . . . . ,,	62 522 077	72 025 681
Geleistete Personenkm . . . . . Anz.	4 142 966 501	5 271 469 416
,, Gütertonnenkm . . . . tkm	8 702 444 030	10 686 292 988
darunter Frachtguttonnenkm . . ,,	8 597 364 151	10 529 274 675
Transporteinnahmen . . . . . Kr.	482 570 038	677 684 280
Anzahl der Zugkm . . . . . Anz.	100 067 390	127 066 322
,, ,, Achskm . . . . . ,,	4 299 572 825	5 467 079 905
Auf 1 Betriebskm kommen:		
an Personenkm . . . . . Anz.	373 262	376 891
,, Frachttonnenkm . . . . . ,,	774 581	752 805
,, Personengeldeinnahme . . . Kr.	10 305,45	11 891,00
,, Frachteinnahme . . . . . ,,	31 102,27	33 942,65

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:55 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	1909	1910
Durchschnittsertrag:		
für 1 Person . . . . . Kr.	1,230	1,274
„ 1 Frachttonne . . . . . „	5,522	6,591
„ 1 Personenkm . . . . . Heller	2,76	3,16
„ 1 Frachttonnenkm . . . . . „	4,02	4,51
Durchschnittliche Fahrt:		
einer Person . . . . . km	44,54	40,39
„ Frachttonne . . . . . „	137,51	146,19
Transporteinnahme:		
für 1 Betriebskm. . . . . Kr.	43 477,26	48 451,97
„ 1 Zugkm . . . . . „	4,822	5,333
„ 1 Achskm . . . . . „	0,1122	0,1240
Die Betriebsausgaben betrugen für das Gesamtnetz:		
überhaupt . . . . . Kr.	453 748 271	571 094 645
für 1 km . . . . . „	28 923	30 175
„ 1 Zugkm . . . . . „	3,92	3,95
„ 100 Wagenachskm . . . . „	9,99	9,95
„ 1 000 Rohtonnenkm . . . . „	14,68	14,63
Von den Betriebsausgaben kamen in Prozenten:		
auf Zentraldienst der Staatsbahndirektionen . . . . . %	6,04	7,31
„ Bahnaufsicht und Bahnunterhaltung . . . . . „	17,07	16,10
„ Stations- und Fahrdienst . . . „	25,99	28,89
„ Zugförderungsdienst . . . . . „	20,86	20,42
„ Werkstättendienst und Erhaltung der Fahrbetriebsmittel . . „	13,69	14,17
„ Hilfsanstalten für den Betrieb . „	0,99	1,14
„ sonstige Betriebsausgaben . . . „	10,24	6,62
„ Steuern und Zuschläge . . . . „	5,12	5,35
zusammen . . . „	100,00	100,00
Gesamtausgaben in Prozenten der Gesamteinnahmen . . . . . „	82,97	75,86

Generated on 2019-07-31 13:56 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

	1909		1910	
	t	%	t	%
Von den beförderten Gütern von im ganzen	65 534 070	—	72 025 681	—
kamen:				
auf Braunkohlen	8 706 558	13,3	10 783 179	15,0
„ Steinkohlen	14 172 923	21,6	12 295 168	17,1
„ Bau-, Werk- und Nutzholz . .	6 126 061	9,3	5 711 304	7,9
„ Getreide	2 726 068	4,2	2 782 445	3,9

Die Anzahl der Staatseisenbahnbediensteten betrug Ende	1909	1910
Beamte	10 832	15 072
Offiziantinnen	416	438
Unterbeamte.	15 922	20 541
Diener	50 646	62 825
zusammen . . .	77 816	98 876

Von den Ende 1910 beschäftigt gewesenen Bediensteten kamen:

auf	allgemeine Verwaltung	9 190 Personen,
„	Bahnaufsicht und Bahnunterhaltung . . .	15 565 „
„	Stations- und Fahrdienst	50 454 „
„	Zugförderungsdienst	13 775 „
„	Werkstättendienst und Erhaltung der Fahrbetriebsmittel	8 731 „
„	Fahrkartenerzeugung	116 „
„	Material-Depotdienst	658 „
„	Beleuchtungs- und Kraftübertragungsdienst	150 „
„	Dampfboot- und Trajektbetrieb	92 „
„	Eisenbahnbau	142 „
„	andere Verwendung	3 „
	zusammen wie oben . . .	98 876 Personen.

Die Bezüge des Personals im Jahre 1910 erreichten für das Gesamtnetz des Staatsbahnbetriebs den Betrag von 298 955 134 Kronen (1909 = 226 512 235 Kronen).

Über die Wohlfahrtseinrichtungen sind folgende Zahlen von Interesse:

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:00 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	Mitglieder		Vermögen (Kronen)	
	1909	1910	1909	1910
a) Altersversicherungsinstitute:				
1. Pensionsinstitut	11 007	12 196	28 492 303	28 352 546
2. Provisionsinstitut	89 328	113 803	40 716 636	43 457 607
3. Pensionsfonds der Kaiser Ferdinands-Nordbahn:				
Pensionsfonds A	2 659	2 369	17 436 766	17 399 169
„ B	8 233	8 329	17 697 058	19 925 483
4. Pensionsfonds der ehemalig. Böhmischen Nordbahn:				
Pensionsfonds I	997	947	2 132 014	2 061 343
„ II	436	436	260 579	343 128
5. Pensionsfonds der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft . . .	—	1 670	—	7 540 226
6. Provisionsfonds der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft . . .	—	10 827	—	1 218 522
7. Pensionsfonds der österreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	—	7 531	—	9 073 337
8. Provisionsinstitut der österreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	—	3 418	—	866 244
b) 1. Krankenkasse	160 931	187 167	3 188 185	4 393 138
2. „ der österreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	—	19 756	—	1 026 471
c) Unterstützungsfonds:				
1. der Krankenkasse	—	—	1 357 411	1 593 630
2. der Bahnärzte und ihrer Witwen	—	—	358 286	389 610
3. der Bediensteten und Arbeiter der ehemaligen Böhmischen Westbahn	—	—	268 732	261 640
4. Krankenunterstützungsfonds der ehemaligen Böhmischen Nordbahn	—	—	45 817	43 982
5. Unterstützungsfonds der ehemaligen Böhmischen Nordbahn	—	—	82 047	61 914
6. Unterstützungsfonds der österreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	—	—	—	504 884

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:00 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Fortlaufende Gnadengaben aus Betriebsmitteln erhielten ehemalige Bedienstete und Arbeiter, die sonst keinen Versorgungsanspruch haben, sowie Witwen und Waisen solcher Personen im Jahre 1910 zusammen 8 175 Personen im Gesamtbetrag von 2 130 146 Kronen, im Jahre 1909 zusammen 6840 Personen im Gesamtbetrag von 1 317 497 Kronen.

Mit der Ausübung des bahn- und kassenärztlichen Dienstes waren im Jahre 1910 = 1 002 Bahnärzte (gegen 859 im Jahre 1909) betraut.

Zur Hilfeleistung bei Unfällen waren 47 Sanitätswagen und 49 Sanitätskorps vorhanden.

Die Zahl der bei der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen gegen die Folgen von Betriebsunfällen versicherten Bediensteten der staatlichen Eisenbahnverwaltung betrug im Jahre 1909 = 171 592, im Jahre 1910 = 268 527. Die Bediensteten waren im Jahre 1909 mit 197 673 023 Kronen, im Jahre 1910 mit 340 011 Kronen Jahresverdienst versichert. Die Staatsbahnverwaltung hat hierfür 8 181 548 Kronen (1909) und 14 217 380 Kronen (1910) Versicherungsbeiträge geleistet. Die Durchschnitts-Jahresrente für dauernd erwerbsunfähige Bedienstete betrug im Jahre 1909 = 732 Kronen, im Jahre 1910 = 691 Kronen.

Außerdem bestanden: eine Spar- und Vorschußkasse, eine Kindersparkasse, ein Schulfondsverein, der Kaiser-Jubiläums-Wohltätigkeitsverein für Töchter von Bediensteten der Staatseisenbahnverwaltung, ein Weihnachtsbescherungs- und Ferienkolonien-Verein, die Kaiser-Franz-Josef-Jubiläumsstiftung der k. k. Staatsbahndirektion Lemberg für Ferienkolonien, die Alois von Czediksche Heiratsausstattungs-Stiftung, die Julius-Lott-Stiftung zur Unterstützung hilfsbedürftiger Witwen und Waisen, eine Bettstiftung im Rudolfinerhause in Wien, die Karl-Wurmb-Stiftung, die Otto Mayer von Graveneggsche Stiftung für Bahnbedienstete, eine Bahnhofsschule in Lemberg (vierklassige Volksschule für Knaben und Mädchen und dreiklassige Bürgerschule für Knaben — im ganzen 237 Knaben und 112 Mädchen), das Kaiser-Franz-Josef-Jubiläums-Kinderasyl der Nordbahn in Feldsberg, Badeanstalten, 46 Lebensmittelmagazine mit 99 202 (1909: 60 200) Mitgliedern und 17 Speiseräume für Werkstättenarbeiter. Aus Betriebsmitteln wurden ferner Unterrichtsbeiträge und Unterstützungen für Schulzwecke gewährt.

Die Staatseisenbahnverwaltung hat auch im Jahre 1910 der Verbesserung der Wohnungsverhältnisse des Personals und Herstellung neuer Wohngebäude für dieses ihre Fürsorge gewidmet, indem sie selbst bedeutende Summen zur Schaffung von Dienstwohnungen aufwendete oder die bestehenden Fürsorgefonds zur Herstellung von Mietswohnungen heranzog und andererseits die aus den Kreisen der Bediensteten entstandenen Bau-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:00 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

genossenschaften in jeder Beziehung förderte. Aus Mitteln der Staatseisenbahnverwaltung sind bis Ende 1910 insgesamt 623 Wohngebäude für Beamte und 159 Arbeiterhäuser errichtet worden.

Betriebsunfälle:

Bezeichnung der Unfälle:	1909	1910
Entgleisungen	302	305
Zusammenstöße und Streifungen	218	206
sonstige Unfälle	1 406	1 631
zusammen	1 926	2 142
davon auf freier Strecke	575	616
„ „ Stationen und Haltestellen	1 351	1 526

Zahl der unverschuldet getöteten und verletzten Personen:	getötet		verletzt	
	1909	1910	1909	1910
Reisende	—	7	189	231
Bahnbedienstete	22	8	623	583
Fremde	6	7	48	59
zusammen	28	22	860	873

Es kamen im Durchschnitt: auf 1 Million Reisende 1,97 (1909: 2,25) Verunglückungen, auf 1 Million Personenkilometer 0,06 (1909: 0,07) verunglückte Reisende und auf 1 Million Zugkilometer 9,75 (1909: 11,57) verunglückte Bahnbedienstete und 2,55 (1909: 2,53) verunglückte fremde Personen.

a) Amtliche Zeitschriften.

In der Einrichtung der vom Eisenbahnministerium herausgegebenen Zeitschriften:

1. Amtsblatt des k. k. Eisenbahnministeriums für den Dienstbereich der Staatseisenbahnverwaltung,
2. Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt (redigiert im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium),
3. Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlaß von Tierkrankheiten,

ist eine Änderung nicht eingetreten.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:56 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Im Einvernehmen mit den k. k. Ministerien für öffentliche Arbeiten, der Finanzen, des Handels und des Ackerbaues beteiligte sich das Eisenbahnministerium an der Herausgabe der amtlichen Fachblätter: Amtliche Bauzeitung, Österreichische Vierteljahrsschrift für den öffentlichen Baudienst, Österreichische Wochenschrift für den öffentlichen Baudienst.

Im Berichtsjahr hat sich das Eisenbahnministerium entschlossen, unter dem Titel „Technische Mitteilungen der k. k. österreichischen Staatsbahnen" in zwangloser Folge erscheinende Druckschriften herauszugeben.

b) Amtsbibliothek des Eisenbahnministeriums.

Die Amtsbibliothek umfaßte Ende 1909 = 10 215 Werke mit 43 616 Bänden, Ende 1910 = 10 528 Werke mit 46 810 Bänden.

c) Historisches Museum der österreichischen Eisenbahnen.

Der Besitzstand des Museums, das am 9. April 1904 durch den Allerhöchsten Besuch Seiner Majestät des Kaisers von Österreich ausgezeichnet wurde, umfaßte Ende 1909 = 4 374, Ende 1910 = 4 623 Gegenstände, die Gesamtzahl der Besucher betrug im Betriebsjahr 11 463, seit der Eröffnung des Museums (5. Juli 1902) 33 812.

d) Österreichisches Eisenbahnarchiv.

Im Berichtsjahr haben weitere Einverleibungen von Aktenmaterial der verstaatlichten Eisenbahnen stattgefunden.

e) Eisenbahnfachbildungswesen.

Da die Staatseisenbahnverwaltung daran geht, das Eisenbahnfachbildungswesen in der Weise auszugestalten, daß die Ausbildung der Beamtenanwärter für den mittleren Eisenbahnbetriebs- und Verwaltungsdienst in zehnmonatigen Fachkursen durchgeführt wird, ergab sich die Notwendigkeit, die Fortbildungsschule für Eisenbahnbeamte in Wien und die an die Handelsakademie in Linz provisorisch angegliederte Eisenbahnfachschule allmählich aufzulassen. Der erste zehnmonatige Fachkursus wurde probeweise im Oktober 1910 bei der Staatsbahndirektion in Linz eröffnet.

* * *

Im Jahre 1910 sind wieder verschiedene technische Neuerungen eingeführt und Versuche angestellt worden.

Bei der k. k. Nordbahndirektion in Wien wurde eine mechanisch-chemische Versuchsanstalt für die Untersuchung von Metallen, Trink- und Speisewasser, Ölen, Heizmaterialien mit den neuesten Apparaten und

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:56 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Maschinen errichtet. Für die Untersuchung von Bausteinen, Zement, Sand und dergl. steht der Staatsbahnverwaltung eine ebenfalls modern eingerichtete Versuchsanstalt in Innsbruck zur Verfügung, so daß hinfort alle Materialien in eigenen Versuchsanstalten geprüft und beurteilt werden können.

Die Ausarbeitung von Normalentwürfen für kleinere Wohngebäude für Unterbeamte und Diener wurde fortgesetzt. Eine neue Vorschrift für die Ausführung von Tragwerken aus Eisenbeton oder Stampfbeton bei Hochbauten wurde ausgearbeitet. Beim Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen wurde die Prüfung der Frage über die Zweckmäßigkeit und Wirtschaftlichkeit des Eisenbetonbaues bei Brückenbauten angeregt.

Mit der automatischen Vakuum-Güterzugschnellbremse sind weitere Versuche angestellt worden. Die Notbremseinrichtung (Schnellbremsung) an Personenwagen wurde in größerem Umfange eingeführt.

Die Arbeiten zur Vorbereitung des elektrischen Betriebes auf den südlich von der Donau und westlich von Wien gelegenen Staatsbahnlinien wurden fortgesetzt. Die Frage der Ausnutzung der vorhandenen Wasserkräfte wurde geprüft; die Wasserkraftprojekte wurden nach Flußgebieten verteilt.

Die Arbeiten zur Berechnung des elektrischen Kraftbedarfs der nördlich der Donau liegenden Linien, insbesondere der in der Nähe der Kohlen- und Rohölquellen, sind im Gange. Der technische Entwurf für die Elektrisierung der Salzkammergutlinie Stainach-Irdning—Attnang-Puchheim ist fast vollendet.

Generated on 2019-07-31 13:56 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Die Eisenbahnen Britisch-Ostindiens

im Kalenderjahr 1910[1]).

Die Gesamtlänge der im Betrieb befindlichen Bahnen mit breiter Spur (5' 6" engl. = 1,676 m), mit Meterspur und mit anderen Spurweiten (2' 6" engl. = 0,76 m und 2' engl. = 0,61 m), betrug am Ende des Berichtsjahres 32 099 Meilen (51 647 km)[2]). Hiervon wurden 602 Meilen (969 km) im Laufe des Jahres 1910 eröffnet.

Von den im Betrieb befindlichen Strecken kamen auf:

Bahnen im Betrieb der garantierten Gesellschaften (denen der Staat einen bestimmten Zinsfuß auf das Anlagekapital garantiert hat)	32,04	Meilen,
Staatsbahnen im Betrieb von Privatgesellschaften	17 788,64	,,
Staatsbahnen im Betrieb des Staates	6 676,55	,,
Bahnen der ,,assisted Railways" (die vom Staat unterstützt sind)	3 638,09	,,
Bahnen der ,,unassisted Railways" (die vom Staate nicht unterstützt sind)	38,77	,,
Bahnen im Besitz von Vasallenstaaten	3 851,61	,,
fremde, auf portugiesischem oder französischem Gebiet befindliche Bahnen	73,60	,,
zusammen wie oben	32 099,30	Meilen.

Außerdem wurden zwischen dem 1. Januar 1911 und 31. März 1911 300 Meilen (483 km) Bahnstrecken dem Verkehr übergeben. Mithin

---

[1]) Vgl. die Eisenbahnen Britisch-Ostindiens im Kalenderjahre 1909 im Archiv 1911 S. 510 u. ff. Die Angaben sind dem Bericht des britisch-ostindischen Eisenbahnamts entnommen: Administration Report on the Railways in India for the calendar year 1910. London 1911.

[2]) Am 31. Dezember 1909 stellte sich die Betriebslänge auf rund 31 490 Meilen (50 667 km).

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:56 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

standen am 1. April 1911 im ganzen 32 399 Meilen (52 130 km) Schienenwege in Indien im Betrieb.

Hiervon kamen auf:

Bahnen mit	Breitspur	Meterspur	anderer Spurweite	zusammen
	Meilen			
am 31. März 1911	16 759	13 695	1 945	32 399

Im Berichtsjahre wurde der Bau von 350 Meilen[1]) (563 km) Bahnstrecke genehmigt, so daß am 31. März 1911 im ganzen 2 765 Meilen (4 449 km) Bahnen sich teils im Bau befanden, teils genehmigt waren.

Das Anlagekapital der indischen Eisenbahnen betrug bis zum Schluß des Kalenderjahres 1910 = 4 474 917 000 Rupien.

Hiervon fielen auf

die ganz oder teilweise im Betrieb befindlichen Bahnen	4 390 473 000 Rupien,
die im Bau befindlichen Bahnen	72 024 000 „
zusammen	4 462 497 000 Rupien,
dazu kamen noch für verschiedene nicht näher bezeichnete Ausgaben	12 420 000 „ ,
so daß das gesamte Anlagekapital beträgt	4 474 917 000 Rupien.

Die Roheinnahmen betrugen im Jahre

1909 . . . . 470 638 000 Rupien,
1910 . . . . 511 422 000 Rupien.

Hiervon kamen (in Millionen Rs.) auf:	1909	1910
Personenverkehr	156,59	171,20
Nebeneinnahmen aus dem Personenverkehr	18,97	20,90
Güterverkehr	281,25	304,32
Telegraphenverkehr	0,74	0,80
Dampfbootdienst und verschiedene Einnahmen	13,09	14,20
zusammen .	470,64	511,42

Die Mehreinnahme betrug also gegen das Vorjahr 40 784 000 Rupien.

[1]) Davon 51 Meilen (82 km) mit Breitspur, 233 Meilen (375 km) mit Meterspur und 66 Meilen (106 km) mit einer Spurweite von 2′ 6″ und 2′ engl.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:56 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die Reineinnahmen betrugen 239 850 000 Rupien gegen 206 790 000 Rupien im Jahre 1909, mithin 33 060 000 Rupien mehr. Hieraus ergibt sich für das Jahr 1910 eine Verzinsung des Anlagekapitals von 5,46 % gegen 4,81 % im Vorjahre.

An der Mehreinnahme von 40 784 000 Rupien waren beteiligt die
North Western (State) Railway . . mit 8 149 000 Rs. = 19,98 %,
Great Indian Peninsula Railway . „ 7 323 000 „ = 17,96 %.

Der Rest der Mehreinnahmen verteilte sich auf die Bombay, Baroda and Central India, die East Indian und die Rajputana-Malwa Railways.

Auf den indischen Bahnen wurden befördert:

	1909	1910	Unterschied
Personen . . . . . Anzahl	329 380 000	371 580 000	+ 42 200 000
Güter . . . . . t	60 902 000	65 600 000	— 4 698 000

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr[1]) betrugen 171 204 000 Rupien gegen 156 594 000 Rupien im Vorjahre.

Die Zunahme im Güterverkehr betrug 4,7 Millionen Tonnen, die Mehreinnahme hieraus 23,069 Millionen Rupien.

Die Mehreinnahmen im Güterverkehr beruhten im wesentlichen auf einer Steigerung des Ausfuhrverkehrs mit Weizen, Ölsaaten und unverarbeiteter Baumwolle nach Europa über Bombay. Hieran waren die North Western (State) Railway und die Great Indian Peninsula Railway am stärksten beteiligt.

Die Betriebskosten der indischen Eisenbahnen beliefen sich auf	1909	1910
insgesamt . . . . . Rs.	263 848 000	271 572 000
im Verhältnis zu den Roheinnahmen . . . . . %	56,06	53,10
Diese Kosten setzen sich zusammen wie folgt:		
Verwaltungskosten . . . . . Mill. Rs.	58,30	63,59
Lokomotiven . . . . . „	95,22	95,16
Wagen . . . . . „	25,44	25,27
Verkehr . . . . . „	46,35	47,79
allgemeine Zwecke . . . . . „	23,51	23,53
sonstige Ausgaben . . . . . „	15,03	16,23
zusammen . . „	263,85	271,57

[1]) Ohne Nebeneinnahmen.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:57 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die Anzahl der Betriebsmittel stellte sich am Schluß des Berichtsjahres, wie folgt:

	am 31. Dezember 1910[1])	davon wurden im Jahre 1910 neu eingestellt
Lokomotiven . . . . . Anz.	7 200	176
Personenwagen . . . . . „	20 372	546
Güterwagen . . . . . „	148 144	4 312

Außerdem wurden ergänzt 208 Lokomotiven, 1 427 Personenwagen und 6 070 Güterwagen. Von den vorhandenen Fahrzeugen waren 5 278 Lokomotiven, 16 331 Personenwagen und 48 719 Güterwagen mit selbsttätiger Bremse ausgerüstet. Im Berichtsjahre erhielten 854 Fahrzeuge Gas- und elektrische Beleuchtungseinrichtung. Im ganzen waren damit 16 091 Fahrzeuge versehen, und zwar hatten 12 455 Gas- und 3 636 elektrische Beleuchtung.

Über die Betriebsergebnisse des Gesamtbahnnetzes im Jahre 1910 finden sich nachfolgende Zahlen:

Gegenstand:	1909	1910
Betriebslänge am 31. Dezember engl. Meil.	31 490	32 099
Verwendetes Anlagekapital der Betriebsstrecken . . . . . Rs.	4 298 320 000	4 390 473 000
Beförderte Personen . . . . . Anz.	329 380 000	371 580 000
Gefahrene Gütertonnen . . . . . t	60 902 000	65 600 000
Gefahrene Zugmeilen . . . . . Anz.	128 260 000	132 823 000
davon kommen auf:		
Personenzüge . . . . . „	48 191 000	48 598 000
Güterzüge . . . . . „	44 065 000	47 690 000
gemischte Züge . . . . . „	30 859 000	31 986 000
Gesamteinnahme:		
aus dem Personenverkehr[2]) . . . Rs.	175 232 000	191 742 000
„ „ Güterverkehr . . . . . „	281 247 000	304 317 000
„ Dampfschiff-, Telegraphen- u. verschiedenen Einnahmen . . „	14 159 000	15 363 000
zusammen . . „	470 638 000	511 422 000

[1]) Nach dem 31. Dezember 1910 war die Genehmigung zur Beschaffung von 163 Lokomotiven, 245 Personenwagen und 1 725 Güterwagen erteilt.

[2]) Mit Nebeneinnahmen.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:57 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

		1909	1910
Betriebsausgaben:			
überhaupt	Rs.	263 848 000	271 572 000
in Prozenten der Gesamteinnahmen	%	56,06	53,10
Reinertrag:			
überhaupt	Rs.	206 790 000	239 850 000
in Prozenten des Anlagekapitals	%	4,81	5,46
Auf 1 Betriebsmeile kommen an:			
Gesamteinnahmen	Rs.	14 948	15 936
Betriebsausgaben	,,	8 380	8 462
Überschuß	,,	6 568	7 474
Auf 1 Zugmeile kommen an:			
Gesamteinnahmen	,,	3,67	3,85
Betriebsausgaben	,,	2,06	2,04
Überschuß	,,	1,61	1,81
Durchschnittliche Fahrt:			
einer Person	Meil.	37,54	36,15
,, Gütertonne	,,	153,37	184,33
Durchschnittsertrag für 1 Person .	Pies	2,43	2,45
,, ,, 1 Gütertonne	,,	5,78	4,83

Über den Personenverkehr finden sich nachstehende Angaben:

		1909	1910
1. Beförderte Personen:			
I. Klasse	Anz.	748 400	778 400
II. ,, ...	,,	3 344 800	2 962 100
Zwischenklasse (Intermediate Class)	,,	10 028 400	11 032 900
III. Klasse	,,	291 544 300	332 461 700
zusammen .	,,	305 665 900	347 235 100
Außerdem wurden Zeitkarten und Fahrkarten an die in den Personenzügen befindlichen Eis-, Soda-, Limonaden- usw. Verkäufer verabfolgt	,,	23 713 700	24 340 900
demnach im ganzen .	,,	329 379 600	371 576 000

Generated on 2019-07-31 13:57 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

		1909	1910
2. Personengeldeinnahme:			
I. Klasse	Rs.	5 190 000	5 882 000
II. „	„	7 163 000	7 723 000
Zwischenklasse (Intermediate Class)	„	8 787 000	9 499 000
III. Klasse	„	133 895 000	146 516 000
Zeitkarten usw.	„	1 559 000	1 585 000
verschiedene Einnahmen	„	18 638 000	20 537 000
zusammen	„	175 232 000	191 742 000
3. Durchschn. Fahrt einer Person:			
I. Klasse	Meil.	103,35	99,72
II. „	„	69,24	75,07
Zwischenklasse (Intermediate Class)	„	54,89	52,41
III. Klasse	„	38,74	37,12
Zeitkarten usw.	„	8,89	8,79
überhaupt	„	37,54	36,15
4. Durchschnittsertrag für die Person und Meile:			
I. Klasse	Pies	12,89	14,55
II. „	„	5,94	6,67
Zwischenklasse (Intermediate Class)	„	3,06	3,15
III. Klasse	„	2,28	2,28
Zeitkarten usw.	„	1,42	1,42
An Einnahmen wurden erzielt für:			
Kaufmannsgüter im allgemeinen (general merchandise)	Rs.	225 993 000	244 972 000
Kohlen und Koks für die eigenen und fremden Bahnen	„	33 005 000	38 462 000
Militärvorräte	„	1 313 000	624 000
Eisenbahnbaumaterial und fiskalische Vorräte	„	17 626 000	17 290 000

Generated on 2019-07-31 13:57 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Die beförderten Mengen Kohlen und Koks betrugen im Berichtsjahre 13 908 171 t gegen 12 157 729 t des Vorjahres. Hieraus ergibt sich eine Zunahme von 1 750 442 t. Die hieraus erzielte Einnahme betrug 38 541 284 Rupien, gegen 33 086 233 Rupien im Vorjahre, demnach mehr 5 455 051 Rupien.

Die auf den indischen Bahnen hauptsächlich beförderten Erzeugnisse waren außer Kohlen: Getreide und Hülsenfrüchte, Baumwolle, roh und verarbeitet, Ölsaaten, Zucker, Salz und Jute.

Nachstehend sind die beförderten Mengen und die erzielten Einnahmen dargestellt:

Warengattung	1909		1910	
	Beförderte Mengen t	Erzielte Einnahme Rs.	Beförderte Mengen t	Erzielte Einnahme Rs.
Getreide und Hülsenfrüchte . .	9 801 309	60 942 457	9 787 813	63 510 782
Baumwolle, roh und verarbeitet	1 852 539	27 872 817	1 994 078	29 529 575
Ölsaaten	2 688 031	18 772 921	3 510 704	25 085 457
Zucker	1 715 818	13 718 147	1 913 621	15 106 174
Salz	1 982 952	11 839 208	2 100 821	12 277 391
Jute	1 488 632	9 485 622	1 484 641	9 357 417

Die Zahl der Beamten der ostindischen Bahnen betrug:

		1909	1910
Europäer	Anz.	7 283	7 411
Eurasier (Mischlinge)	,,	9 698	9 583
Eingeborene	,,	498 722	526 499
zusammen . .	,,	515 703	543 493

Von den Europäern und Eurasiern waren 13 723 als Volontäre eingetragen.

Die von den Eisenbahnverwaltungen eingerichteten Eisenbahnschulen wurden zu Ende des Jahres 1910 von 8 289 Kindern sowie 8 552 Lehrlingen und Arbeitern besucht. Im Jahre 1909 war der Besuch 7 922 Kinder sowie 8 912 Lehrlinge und Arbeiter.

Im Jahre 1910 kamen 306 schwere Unfälle und 10 563 andere Eisenbahnunfälle vor. Im Vorjahr betrug die Zahl der schweren Unfälle 339 und die der anderen 9 468.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:57 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die Gesamtzahl der durch Zugunfälle herbeigeführten Tötungen und Verletzungen von Reisenden und Bahnbediensteten stellte sich in den Jahren 1909 und 1910, wie folgt:

Es wurden:		1909	1910
Reisende	getötet	29	3
	verletzt	127	184
Bahnbedienstete	getötet	31	37
	verletzt	131	108
zusammen	getötet	60	40
	verletzt	258	292

Im ganzen wurden im Jahre 1910 auf den indischen Eisenbahnen 1 857 Personen getötet und 1 664 verletzt.

Unter den Getöteten befanden sich 187 Reisende, 398 Bahnbedienstete und 1 272 andere Personen; unter den Verletzten waren 659 Reisende, 653 Bahnbedienstete und 352 andere Personen.

Im vorhergehenden Jahre betrug die Zahl der auf den indischen Bahnen ums Leben gekommenen Personen 1 931, die der verletzten Personen 1 623.

Generated on 2019-07-31 13:57 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Kleine Mitteilungen.

Freifahrtordnung der Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten von Amerika. Das im laufenden Jahrgang dieser Zeitschrift (Heft 1, Seite 12 ff.) in deutscher Übersetzung wiedergegebene Bundesverkehrsgesetz (act to regulate commerce) enthält in § 1 Absatz 6 eingehende Vorschriften darüber, welche Personen freie Fahrt auf den dem zwischenstaatlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen erhalten dürfen. Der Kreis dieser Personen ist durch das Bundesverkehrsgesetz ganz bedeutend eingeschränkt, aber immer noch wesentlich größer als in Deutschland. Insbesondere umfaßt er auch die in den Ruhestand getretenen Angestellten sowie die Familien aller Angestellten einschließlich der Pensionäre. Freie Fahrt erhalten sogar die Witwen und die Kinder verstorbener Angestellten, erstere bis zu ihrer Wiederverheiratung, letztere bis zur Volljährigkeit, ferner unbeschränkt die Hinterbliebenen im Dienste verunglückter Personen. Auch besteht ein Austausch von Freifahrtausweisen nicht nur mit Eisenbahnverwaltungen, sondern auch mit anderen dem Bundesverkehrsgesetz unterworfenen Transportunternehmen einschließlich der Telegraphen, Telephon- und Kabelgesellschaften.

Zur Ausführung der neuen Bestimmungen hat das Bundesverkehrsamt zum 1. Januar 1912 in erster Auflage eine Freifahrtordnung der nordamerikanischen Eisenbahnen erlassen. Sie trägt den Titel:

> Regulations to govern the issuing and recording of passes of steam roads as prescribed by the interstate commerce commission in accordance with section 20 of the act to regulate commerce, first issue, effective on 1. January 1912.

und erinnert in Form und Inhalt vielfach an die Freifahrtordnungen der europäischen Eisenbahnverwaltungen. Auffallend ist, wie weit auch auf diesem Gebiete die staatliche Beaufsichtigung der amerikanischen Eisenbahnen geht. Alles und jedes wird bis auf das kleinste geregelt und überwacht. Nicht nur die Form der Freifahrtausweise ist vorgeschrieben; auch ihr Druck, ihre Beschaffung, ihre Ausfüllung und Ausgabe erfolgt nach

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:57 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

bis ins einzelne ausgearbeiteten obrigkeitlichen Regeln. Daneben werden genaue Aufschreibungen über die Anlieferung und Abgabe der Vordrucke sowie über die Ausgabe uud Benutzung der ausgefüllten Freischeine zur Pflicht gemacht. Das einzige wichtigere Recht, das den Eisenbahnverwaltungen verblieben, ist das Recht, die vorgeschriebenen Arten der Freifahrtausweise nach Bedürfnis durch Einfügung von Zusätzen in Unterarten zu teilen; aber auch hier, wie überhaupt bei allen selbständigen Anordnungen, bedarf es in jedem Falle der Anzeige bei der Rechnungsabteilung (division of carrier's accounts) des Bundesverkehrsamts, das jederzeit seine Genehmigung versagen kann.

Manche der Anordnungen sind nach unseren Begriffen ängstlich und bureaukratisch.

An Freifahrtausweisen unterscheidet die Ordnung folgende 4 Arten:

1. Jahres- oder Zeitkarten für einen geringeren Zeitraum, (annual or term passes),
2. Ausweise für Einzelreisen (trip passes),
3. Dauerausweise für regelmäßige Fahrten im Vorortverkehr (suburban passes),
4. Telegraphische Ausweise für eilige Fälle (telegraph passes).

Die Namen der Beamten, die zur Ausstellung von Freifahrtausweisen berechtigt sind, müssen dem Bundesverkehrsamt alljährlich in Listenform angezeigt werden, desgleichen die Namen der Beamten, die die Befugnis haben, für sich oder andere bei fremden Verwaltungen Freifahrtausweise anzufordern. Der Druck der Ausweisformulare darf nur von einem einzigen Beamten, tunlichst dem general operating officer, veranlaßt werden, und nur dieser darf die Empfangsquittung ausstellen sowie die Anweisung zur Bezahlung der Druckkosten erteilen. Außerdem hat er ein genaues, jederzeit prüfbares Verzeichnis über den Eingang der Formulare und ihre Verteilung auf die einzelnen zur Freifahrtbewilligung berechtigten Dienststellen zu führen.

Alle Gesuche um Ausstellung von Freifahrtausweisen — selbst innerhalb der eigenen Verwaltung — bedürfen der Schriftform auf vorgeschriebenem Muster. Geht das Ersuchen an eine fremde Verwaltung, so ist ein Duplikat zurückzubehalten. Die Gesuche sowie die zurückbehaltenen Duplikate sind geordnet aufzuheben und handschriftlich mit den Nummern der ausgegebenen Ausweise zu versehen. Ist ausnahmsweise einmal die Schriftform nicht eingehalten, so muß die Liste über die erteilten Freifahrtausweise, die jede zur Ausgabe solcher Ausweise berechtigte Dienststelle zu führen hat, genaue Angaben hierüber enthalten.

Die Anfertigung dieser Listen ist zum Teil recht umständlich. Die Listen für Zeit- und Vorortkarten müssen sowohl nach der Nummernfolge als auch alphabetisch nach den Namen der Inhaber aufgestellt werden. Für die

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 13:57 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

telegraphischen Ausweise genügt eine einfache Liste. Als Liste der Ausweise für Einzelreisen dienen die Stämme der Ausweise, die dieselben Angaben enthalten müssen, wie die Scheine selbst. Daneben gibt es noch besondere Listen über Freifahrtbewilligung durch unentgeltliche Ausgabe von Fahrkarten oder nachträgliche Fahrgelderstattung. Diese letzteren Listen müssen zugleich mit den geordnet aufzuhebenden Belegen in jedem einzelnen Falle sicheren Aufschluß darüber geben, daß eine gesetzmäßige Freifahrtbewilligung stattgefunden hat. Als Hauptfälle dieser nur für Ausnahmefälle vorgesehenen Freifahrtbewilligung kommen die Reisen von Geheimpolizisten sowie dringende Reisen von Eisenbahnbediensteten in Betracht.

Recht umständlich sind auch die Vorschriften über die Unterzeichnung der Freifahrtausweise. Diese müssen nämlich entweder die eigenhändige Unterschrift eines der dem Bundesverkehrsamt bezeichneten Beamten tragen, oder es muß ihr Facsimile durch einen nachgeordneten Bediensteten in Tinte beglaubigt sein. Auch der Inhaber des Ausweises muß ihn unterzeichnen, und zwar auf der Rückseite unter einer vorgedruckten Erklärung, daß er zum Bezuge des Ausweises berechtigt ist und ihn nur in gesetzlich erlaubter Weise benutzen will.

Zu allen diesen Vorsichtsmaßnahmen tritt noch hinzu, daß das Zugbegleitpersonal für jeden Zug Aufschreibungen über die in diesem Zuge benutzten Freifahrtausweise zu führen hat, aus denen Art und Nummer der Ausweise, die Namen der Inhaber sowie die Reiseantritts- und -endstationen ersehen werden können. In diese Listen sind alle im Zuge betroffenen Freifahrtberechtigten einschließlich der mit Ausweisen des United States Post Office Departement reisenden Postbeamten aufzunehmen. Ausnahmen dürfen die Eisenbahnverwaltungen nur bei den Inhabern von Vorortkarten sowie von solchen Ausweisen für Einzelreisen (trip passes) gestatten, die von dem listenführenden Zugbegleitpersonal selbst abgenommen und abgeliefert werden. Will eine Eisenbahnverwaltung die letztere dieser beiden Ausnahmen einführen, so müssen ihre „trip passes“ auf der Rückseite so eingerichtet sein, daß der Schaffner dort die Nummer des Zuges und das Datum der Benutzung sowie seinen eigenen Namen eintragen kann.

Es wäre interessant, nach einiger Zeit zu erfahren, wie sich diese Freifahrtbestimmungen bewährt haben, insbesondere, ob die Aufschreibungen der Zugführer und Schaffner, deren gewissenhafte Ausführung zu überwachen kaum möglich ist, auch wirklich ordentlich angefertigt werden und, wenn dies geschieht, ob sie nicht, wie man annehmen möchte, in der Hauptsache eine Arbeits- und Papierverschwendung darstellen, mit der irgend ein greifbarer Nutzen nicht erzielt wird. *Renaud.*

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:00 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die Tätigkeit des Königlichen Materialprüfungsamtes der Technischen Hochschule zu Berlin im Betriebsjahre 1910. Den von dem Amt herausgegebenen Mitteilungen sind folgende Angaben zu entnehmen:

Die Abteilung 1 für Metallprüfung erledigte insgesamt 560 Anträge (im Vorjahr 490), davon 131 für Behörden und 429 für Private. Diese Anträge umfaßten etwa 10 000 Versuche.

In der Abteilung 2 für Baumaterialprüfung wurden insgesamt 1 068 Anträge mit 44 785 Versuchen (im Vorjahr 995 Anträge mit 42 185 Versuchen) erledigt. Von den 44 785 Versuchen kamen 18 716 auf Bindemittel und 26 069 auf Steine aller Art, Konstruktionen und Verschiedenes.

Die Abteilung 3 für papier- und textiltechnische Prüfungen erledigte 1 529 Prüfungsanträge, 865 im Auftrage von Behörden, 664 im Auftrage von Privaten. Von den 865 Behördenanträgen kamen 748 von preußischen Behörden, 74 von Reichsbehörden, 37 von städtischen und 6 von ausländischen Behörden. Von der Gesamtzahl der Anträge gingen 1 495 aus dem Inlande und 34 aus dem Auslande ein.

Die Abteilung 4 für Metallographie erledigte 100 Anträge (gegen 101, 108 und 87 in den drei Vorjahren). Abgesehen von den auf Antrag gegen Bezahlung der Gebühren ausgeführten Untersuchungen ist die Abteilung auch im Berichtsjahre in zahlreichen Fällen durch mündliche und schriftliche Raterteilung und Gedankenaustausch mit der Praxis in Fühlung geblieben.

In der Abteilung 5 für allgemeine Chemie wurden 581 Anträge mit 1 071 Untersuchungen erledigt. Von den Anträgen, an denen das Inland mit 555, das Ausland mit 26 beteiligt war, fielen 107 mit 227 Untersuchungen auf Behörden, 474 mit 844 Untersuchungen auf Private.

Von der Abteilung 6 für Ölprüfung wurden 810 Proben zu 548 Anträgen untersucht (gegenüber 1 050 Proben zu 650 Anträgen im Vorjahr). Von diesen Anträgen kamen 169 mit 250 Proben auf Behörden und 381 mit 560 Proben auf Private.

Über Konkurse und Zwangsverkäufe amerikanischer Bahnen im Jahre 1911 [1]) veröffentlicht die Railway Age Gazette in dem Heft vom 29. Dezember 1911 folgende Zahlen:

Dem K o n k u r s verfielen 5 Bahnen von zusammen 2 606 Meilen Länge und einem Aktien- und Obligationenkapital von 210 607 000 $. Vier dieser Bahnen sind ganz unbedeutende Unternehmungen von 10 bis 37 Meilen Streckenlänge. Die fünfte ist die große Wabash-Bahn von 2 515 Meilen

[1]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1911, S. 523.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:00 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Länge und einem Kapital von rund 208 Millionen Dollar. Während des Jahrzehnts von 1901 bis 1910 betrug durchschnittlich jährlich die Gesamtlänge der in Konkurs gegangenen Bahnen nur 1 500 Meilen und ihr Kapital nur 100 Millionen Dollar, obgleich in diesen Zeitraum das an Zusammenbrüchen besonders reiche Jahr 1908 fiel. Infolge der Zahlungseinstellung der Wabash-Gesellschaft ist also das Ergebnis von 1911 wesentlich schlechter als jener Durchschnitt.

Zum Zwangsverkauf kamen 1911 13 Bahnen mit einer Streckenlänge von 1 386 Meilen und einem Aktien- und Obligationenkapital von 40 741 000 $. Auch hierbei handelt es sich im allgemeinen um ganz kleine Bahnen von 6 bis 53 Meilen Länge. Von Bedeutung ist lediglich die International and Great Northern-Bahn, auf die allein eine Länge von 1 160 Meilen und ein Kapital von 34,7 Millionen Dollar kommt. Der Verkauf dieser Bahn ist noch eine Nachwirkung der Krise von 1908; sie war damals in Konkurs gegangen, und durch die erforderliche Regelung ihrer Verhältnisse ist der Zwangsverkauf bis 1911 verzögert worden.

Die militärische Verwendung der Eisenbahnen in der französischen Kolonie Indo-China. Durch Verordnung vom 30. August 1908 haben die Gouverneure der französischen Kolonien die Ermächtigung erhalten, die militärische Verwendung der Kolonialeisenbahnen selbständig zu regeln. Eine Sonderstellung nimmt dabei Indo-China insofern ein, als dort die Eisenbahnen Eigentum der Kolonie sind oder doch die Eisenbahngesellschaften besondere gesetzlich festgelegte Vorrechte genießen, so daß es der Regierung nicht angängig erschienen ist, die Regelung der Frage dort in die Hand des Gouvernements zu legen. Der Präsident der Republik hat deshalb durch drei vom Minister der Kolonien ihm vorgelegte Verordnungen vom 20. Dezember 1911[1]) die erforderlichen Bestimmungen für Indo-China selbst getroffen. Diese Regelung beruht, wie in dem Berichte des Kolonialministers an den Präsidenten ausgeführt wird, auf den Grundgedanken des Gesetzes vom 3. Juli 1877 über militärische Requisitionen, ist indes den besonderen Verhältnissen der Kolonie angepaßt.

Die erste Verordnung stellt die Voraussetzungen der militärischen Verwendung der Eisenbahnen und Straßenbahnen und die Einzelheiten dieser Requisitionen fest. Die Voraussetzungen sind allgemeinster Art: „wenn die inneren oder äußeren Umstände es erfordern“. Ob dies der Fall ist, entscheidet der Generalgouverneur. Er bestimmt

[1]) Veröffentlicht im Journal officiel de la République française Nr. 6 vom 7. Januar 1912 S. 242, 243, 244.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:00 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

auch den Zeitpunkt, von dem an Requisitionen erfolgen könnten, und das Gebiet, auf das sie sich erstrecken dürfen. Es sind zu unterscheiden die begrenzte und die volle Verwendung der Bahnen für militärische Zwecke. Bei der begrenzten Requisition führen die Bahnen grundsätzlich ihren gewöhnlichen Betrieb weiter; sie sind nur verpflichtet, die erforderlichen militärischen Mannschafts- und Materialtransporte unter den vom militärischen Befehlshaber verlangten Bedingungen auszuführen, und zwar mit dem Vorrange vor anderen Transporten. Diese militärischen Transporte stehen unter dem Oberkommando des höchsten Truppenführers; sie werden ausgeführt auf den Befehl des der militärischen Zentralkommission für die Eisenbahnen Indo-Chinas vorstehenden höheren Offiziers, der diese Befugnisse auf die Mitglieder der militärischen Bezirkskommissionen übertragen kann. Von der Zentral- und den Bezirkskommissionen wird unten noch die Rede sein. Durch die volle Requisition werden die Eisenbahnen und Straßenbahnen für den Umfang des betroffenen Gebietes völlig unter militärische Befehlsgewalt gestellt. Die Betriebsführung obliegt in diesem Falle unter dem Oberkommando des höchsten Truppenführers dem mit dem Vorsitzenden der Zentralkommission, wie sich unten zeigen wird, identischen militärischen Direktor der Eisenbahnen Indo-Chinas, dem die Bezirkskommissionen unterstellt sind. Sowohl bei begrenzter als auch bei voller Requisition betragen die Beförderungspreise die Hälfte der tarifmäßigen Sätze; die der vierten Wagenklasse werden jedoch nicht noch ermäßigt. Dies gilt jedoch nur in Ermangelung besonderer Vereinbarungen mit den Gesellschaften oder besonderer Bestimmungen des Generalgouverneurs für die im Eigentum der Kolonie stehenden Bahnen. Besonders betont wird in der Verordnung die Befugnis der Militärgewalt, Materialien jeder Art, deren sie bedarf, von den Eisenbahnen zu requirieren.

In der zweiten Verordnung wird die Organisation der militärischen Betriebsführung der Eisenbahnen in Anlehnung an die politische und administrative Ordnung der Kolonie festgelegt. Aus dem Vorhergesagten ergibt sich bereits, daß der militärische Betrieb der Eisenbahnen nur bei der vollen Verwendung der Bahnen für militärische Zwecke Platz greift. Dabei finden besondere militärische Formationen Verwendung, denen Beamte und Angestellte der Eisenbahnen und Straßenbahnen zugeteilt sind. Diese Formationen treten grundsätzlich durch den Mobilmachungsbefehl in Tätigkeit; jedoch hat auch der Generalgouverneur die Befugnis, sie einzuberufen, wenn eine Mobilmachung nicht erfolgt, die innere oder äußere Lage aber jene Maßnahme erheischt. Die Eisenbahnbediensteten treten in diese Formationen an Ort und Stelle und mit dem Grade ein, der für sie hierbei vorgesehen ist; sie unterstehen dann der Militärgerichtsbarkeit. Die nicht eingeteilten Eisenbahnbediensteten müssen sich, soweit sie nicht

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:00 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

sonst zu den Fahnen einberufen sind, bei Vermeidung einer Geldstrafe von 16 bis 50 Frcs. und einer Gefängnisstrafe von 6 Tagen bis zu 5 Jahren oder einer dieser beiden Strafen zur Verfügung halten und dürfen ihre Stellung nicht verlassen. Die oben erwähnte militärische Zentralkommission der Eisenbahnen Indo-Chinas hat in Friedenszeiten die Aufgabe, alle Maßnahmen zur militärischen Verwendung der Schienenwege für den Fall des Krieges oder innerer Unruhen vorzubereiten. Sie setzt sich zusammen aus dem vorsitzenden Offizier, einem Eisenbahnbetriebsbeamten und einem Vertreter der Eisenbahngesellschaften; der letztere hat lediglich beratende Stimme. Die der Zentralkommission unterstehenden Bezirkskommissionen sind ähnlich zusammengesetzt; ihnen obliegt die Einzelvorbereitung der militärischen Verwendung der Bahnen nach Anweisung der Zentralkommission. Der Vorsitzende der militärischen Zentralkommission erhält bei der Vollrequisition den Titel Militärischer Direktor der Eisenbahnen Indo-Chinas.

Genauere Vorschriften über die Organisation der vorerwähnten besonderen militärischen Eisenbahnformationen enthält die dritte Verordnung. Die Regelung ist nach denselben Grundsätzen erfolgt, die für die im Jahre 1910 durchgeführte Ordnung der kriegsmäßigen Verwendung des Zoll- und Steuerpersonals Indo-Chinas maßgebend war. Danach wird schon im Frieden eine Feld-Eisenbahn-Abteilung gebildet, der sämtliche Beamten, einschließlich der höheren, sämtliche Ingenieure, Angestellte und Arbeiter der Eisenbahnen, ob Franzosen oder Eingeborene, vom 20. bis 45. Lebensjahre angehören müssen. Überschreiten sie diese Altersgrenze, so können sie gleichwohl auf ihren Wunsch in der Abteilung belassen werden. Soweit sie Offiziere der Reserve oder des Territorialheeres sind, gelten für sie besondere Bestimmungen. Die Abteilung kann auch in Friedenszeiten Besichtigungen unterzogen werden, bei denen die militärischen Bezirkskommissionen sich von ihrer Ausbildung zu überzeugen haben. Die Abteilung untersteht im Frieden der militärischen Zentralkommission, im Ernstfalle dem militärischen Direktor der Eisenbahnen. Wie die Feld-Eisenbahn-Abteilungen im französischen Mutterlande ist auch die in Indo-China eine von dem übrigen Heere völlig getrennte Formation mit eigener Rangordnung. Die Verordnung beschränkt sich darauf, die Einteilung in Divisionen und Unterdivisionen vorzuschreiben und überläßt die weiteren Einzelheiten der Einteilung, Verwaltung und Verwendung der Abteilung, insbesondere auch ihrer Rangordnung, der Regelung durch den Generalgouverneur im Einvernehmen mit den maßgebenden militärischen Befehlsstellen der Kolonie.

Generated on 2019-07-31 14:00 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Über den Bau neuer Eisenbahnen im Königreich Sachsen ist den Ständen eine Regierungsvorlage zugegangen, in der der Bau folgender Linien empfohlen und die Bewilligung der Mittel hierfür beantragt wird:

1. für eine vollspurige Nebenbahn von Radibor (Sa.) nach Kamenz (Sa.),
2. für eine schmalspurige Nebenbahn von Klingenberg - Colmnit nach Oberdittmannsdorf,
3. für eine Fortsetzung der schmalspurigen Nebenbahn Hetzdorf—Eppendorf bis Großwaltersdorf,
4. für ein vollspuriges Industriegleis im Pöhlbachtale.

Für die Bahnen unter 1. und 4. wird die nähere Begründung einer späteren Vorlage vorbehalten.

a) Mit der Schmalspurlinie Klingenberg-Colmnitz—Oberdittmannsdorf soll den Wünschen entsprochen werden, die seit der Herstellung der schmalspurigen Nebenbahnen von Klingenberg-Colmnitz nach Frauenstein und von Wilsdruff nach Nossen von den Gemeinden in dem dazwischen liegenden Gebiete wegen einer Schienenverbindung zwischen diesen beiden Linien und damit wegen einer günstigen Verkehrsgelegenheit namentlich nach Dresden, Freiberg und Nossen erhoben worden sind. Die Neubaulänge von Klingenberg-Colmnitz bis Oberdittmannsdorf beträgt 17,6 km, die größte Steigung 1 : 30. Die Linie enthält drei größere Kunstbauten, nämlich die Unterführung unter der Linie Dresden—Werdau und zwei Überbrückungen der Bobritzsch. Der Betrieb soll nicht in Oberdittmannsdorf enden, sondern bis und von Mohorn durchgeführt werden. Es macht sich deshalb eine Erweiterung des Bahnhofes Mohorn nötig. Die Kosten sind ausschließlich des von den Interessenten kostenlos zur Verfügung zu stellenden Grund und Bodens für die Neubaulinie und für die Erweiterung des Bahnhofes Mohorn mit 1 391 700 ℳ veranschlagt.

Das Verkehrsgebiet der Bahn ist mit 4 285 Einwohnern nicht bedeutend. Es hat vorwiegend landwirtschaftlichen Charakter. Jedoch sind die Anfänge zu einer gewerblichen Entwicklung vorhanden, die bisher nur deshalb keine rascheren Fortschritte machen konnte, weil es an einer bequemen Bahnverbindung fehlte. Die jährlichen Einnahmen aus dem Personenverkehr werden auf 35 600 ℳ, aus dem Güterverkehr auf 18 000 ℳ und aus sonstigen Quellen auf 3000 ℳ, zusammen auf 56 600 ℳ geschätzt. Die Betriebsausgaben würden rund 50 000 ℳ betragen. Der sonach verbleibende Überschuß von 6 600 ℳ würde das Anlagekapital von 1 391 700 Mark mit 0,47 % verzinsen. Da durch die neue Linie eine unmittelbare Verbindung des großen Schmalspurnetzes Potschappel—Wilsdruff—Meißen-Triebischtal—Lommatzsch—Döbeln—Mügeln—Nerchau-Tresben—Oschatz—Strehla mit der Frauensteiner Linie hergestellt wird, erwartet man für

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:00 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

die Staatseisenbahnverwaltung einen leichteren Austausch und eine bessere Ausnutzung der Fahrzeuge und eine Belebung des Binnenverkehrs der in Betracht kommenden Schmalspurlinien.

b) Der im Tale des großen Lößnitzbaches liegende Ort Großwaltersdorf mit 1 192 Einwohnern erstrebt schon seit vielen Jahren eine Fortsetzung der schmalspurigen Nebenbahn Hetzdorf—Eppendorf nach dem von Eppendorf in der Luftlinie noch nicht 3,5 km entfernten Großwaltersdorf. In Großwaltersdorf befinden sich außer landwirtschaftlichen Betrieben eine Bierbrauerei, eine Spiritusbrennerei, eine Zigarrenfabrik, zwei Holzwarenfabriken und zwei Mühlen. Für alle diese Betriebe wird der Bezug der Rohstoffe und der Versand ihrer Erzeugnisse durch den Bahnanschluß wesentlich erleichtert. Aber auch die umliegenden Ortschaften werden ihren Güterverkehr zum guten Teile, namentlich soweit er sich nach und von der Richtung Chemnitz bewegt, dem Bahnhofe Großwaltersdorf zuwenden. In Frage kommt mit Großwaltersdorf ein Verkehrsgebiet von zusammen rund 3 800 Einwohnern, das noch entwicklungsfähig erscheint. Im Personenverkehr würde die Bahn namentlich denjenigen Arbeitern zugute kommen, die jetzt von ihrem Wohnorte Großwaltersdorf aus in die Eppendorfer Fabriken gehen. Die Kosten der Bahnfortsetzung sind bei einer Neubaulänge von 3,8 km ausschließlich des kostenfrei zu bewirkenden Landerwerbs, aber einschließlich der erforderlichen Neubeschaffung von Fahrzeugen mit 282 000 ℳ veranschlagt. Die Betriebskosten der Linie Hetzdorf—Eppendorf werden sich durch die Verlängerung bis Großwaltersdorf um schätzungsweise 13 000 ℳ jährlich erhöhen. Bei der Entwicklungsfähigkeit von Großwaltersdorf ist zu hoffen, daß außer der Deckung der Betriebskosten eine geringe Verzinsung des Anlagekapitals erzielt werden wird. Das Anlagekapital der Linie Hetzdorf—Eppendorf hat sich im Jahre 1910 mit 0,5 % verzinst. Die gesamte Steigung beträgt mit Einschluß einer kurzen verlorenen Steigung 36,89 m. Das größte Steigungsverhältnis ist 1 : 35, der kleinste Bogen hat 100 m Halbmesser.

Fortschritte des Bahnbaus in Bolivien[1]. Das Eisenbahnwesen in Bolivien in seinem gegenwärtigen Bestande beruht in der Hauptsache auf dem am 22. Mai 1906 mit Speyer & Co. und der National City Bank abgeschlossenen Vertrage, der sog. Speyerschen Konzession[2]. An Stelle dieser Firmen sind nach Beendigung der Bauten The Bolivian Railway Co. und The Anto-

[1]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1911, S. 792.

[2]) Vgl. hierüber Archiv für Eisenbahnwesen 1911, S. 793.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:00 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

fagasta and Bolivia Railway Co. getreten. Die letztere ist Eigentümerin der 924 km langen Eisenbahn mit 0,75 m Spur, die von dem chilenischen Hafen Antofagasta ausgehend und die bolivianische Grenze bei Ollague überschreitend über Uyuni nach Oruro führt und den südlichen und mittleren Teil der Hauptstrecke Antofagasta — La Paz (1 158 km) bildet. Nach einem Gesetz vom 27. November 1908 muß die Linie zwischen Oruro und Uyuni — des Anschlusses an die argentinischen Bahnen wegen — die Spurweite von 1 m erhalten. Nördlich schließt sich die mit der Bahn Antofagasta—Oruro gemeinsam verwaltete Linie Oruro—Viacha an, wo sie mit der seit 1910 der Peruvian Corporation Ltd. gehörigen früheren Staatsbahnlinie Guaqui — La Paz zusammentrifft. Der Durchgangsverkehr La Paz — Mollendo (am Stillen Ozean) ist nach wie vor zwischen Guaqui und Puno auf die Dampferlinie über den Titikakasee angewiesen. Die Teilstrecke Puno—Mollendo wird von der peruanischen Südbahn betrieben. Weitere Bahnen als die genannten großen Linien La Paz—Antofagasta und La Paz — Mollendo befanden sich gegen Ende 1911 in Bolivien nicht im Betriebe, wenn man von der 200 km langen Oruro—Cochabamba-Bahn absieht, deren erste 59 km lange Teilstrecke provisorisch in Betrieb genommen ist. Die Bahn Arica—La Paz, die die dritte Verbindung der bolivianischen Hauptstadt mit dem Stillen Ozean darstellen wird, soll Mitte 1912 eröffnet werden und später eine Zweiglinie nach Corocoro, dem Sitz der bedeutendsten Kupferminen des Landes, erhalten.

Von den geplanten Nebenlinien der Bahn La Paz—Antofagasta[1]) soll die Linie Rio Mulatos — Potosi — 173 km — Anfang 1912 dem Verkehr übergeben werden. Sie wird mit einer Höhe von 4 820 m, in der sie die Cordillere überschreitet, wohl die höchste Eisenbahn der Erde sein. Ihre Rentabilität scheint durch die Ergiebigkeit der Zinnminen gesichert. Von den im Bau befindlichen Bahnen ist noch die elektrische zu erwähnen, die Cochabamba mit der Umgegend verbinden soll und von der die 13 km betragende Strecke bis Quillacollo fertig gestellt ist.

Im Stadium der Vorarbeiten befinden sich folgende Linien:

1. von Potosi nach Sucre. Für diese Verlängerung der bereits im Bau begriffenen Linie Rio Mulatos—Potosi liegen Mittel im Betrage von 134 518.18.7 £, dem Erlös aus dem Verkauf der Bahn Guaqui—La Paz, bereit. Die Vorstudien sind dem Vertreter der Bolivian Railway übertragen.

2. Eine Linie La Quiaca—Tarija soll diese Stadt mit der Strecke verbinden, die später von Tupiza ausgehend bei La Quiaca sich dem argen-

[1]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1911, S. 793, 794.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:00 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

tinischen Bahnnetz anschließen wird. Sie soll eine Spurweite von 0,75 m haben und stellenweise Drahtseilbahn sein; ihre Baukosten sollen 400 000 £ nicht übersteigen.

3. Endlich wird eine Linie von dem am Titicacasee gelegenen Hafen Acosta nach dem Orte Rurrenabaque am oberen Beni ausgearbeitet, von der man hofft, daß sie die Yungas sowie die Provinzen Larecaja, Camacho, Muñecas und Caupolican sowohl südlich als nördlich — über den Beni nach dem Marañon — dem Weltverkehr näher bringen wird.

Im ganzen befinden sich 1 138 km Eisenbahnen im Bau oder in der Bauvorbereitung, so daß die Länge der Eisenbahnstrecken des Landes sich in absehbarer Zeit auf über 2 000 km stellen wird.

In der Republik Domingo auf Haiti sind Privatbahnen, abgesehen von mehreren, lediglich Zuckerfabriken dienenden Kleinbahnen, die Strecke Sanchez-La Vega und die noch im Bau begriffene Linie Salcedo—Moca. Beide gehören einer englischen Gesellschaft. Der Staat besitzt und betreibt die Eisenbahn Puerto-Plata-Santiago-Moca. Die Regierung beabsichtigt von der Strecke Sanchez—La Vega, und zwar ausgehend bei der Station Jina, eine etwa 100 km lange Eisenbahn nach Santo-Domingo als Privatbahn mit staatlicher Unterstützung bauen zu lassen. Die Kosten werden auf 2 Millionen Dollars veranschlagt. Die Bahn würde die Cordillera Central in mäßiger Höhe überschreiten und nur einen kleinen Tunnel erfordern. Die Einnahmen der Eisenbahn würden zunächst gering sein, da das Land sehr schwach bevölkert ist und Zugangswege fehlen.

Die Eisenbahnen in Siam im Jahre 1910/11[1]. Über die Betriebsergebnisse der siamesischen Staatsbahnen finden sich in dem amtlichen Berichte des Generaldirektors der Eisenbahnen: Fourteenth administration report on the traffic of the Royal State Railways in Siam for the year 129 (1910/1911) die nachstehenden Angaben.

Am 31. März 1911 betrug die Gesamtlänge der staatlichen Bahnlinien 926 km, von denen 781 km eine Spurweite von 1,435 m, 151 km eine solche von 1 m haben.

Die Einnahmen sämtlicher siamesischen Eisenbahnen sind im Jahre 1910/1911 gegen das Vorjahr durchschnittlich um 5,18 v. H., die Ausgaben um 4,82 v. H. gestiegen. Der Reinüberschuß weist eine Zunahme von durchschnittlich 5,42 v. H. auf.

Die Betriebsergebnisse für die Jahre 1909/1910 und 1910/1911 waren folgende:

---

[1]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1910, S. 308.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:00 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

A. Vollspurbahnen.

		1909/1910	1910/1911
Betriebslänge im Jahresdurchschnitt	km	744	781
Anlagekapital:			
im ganzen . . . . . [1]	Ticals	48 877 770	50 761 882
auf 1 km Betriebslänge	„	65 683	65 021
Verzinsung des Anlagekapitals . .	%	3,86	3,78
Einnahmen:			
aus dem Personenverkehr:			
überhaupt	Ticals	2 112 239	2 132 693
auf 1 km Betriebslänge . . .	„	2 838	2 732
aus dem Güterverkehr:			
überhaupt	„	1 381 642	1 505 715
auf 1 km Betriebslänge . . .	„	1 856	1 929
im ganzen	„	3 544 769	3 697 992
auf 1 km Betriebslänge	„	4 763	4 737
„ 1 Zugkilometer	„	2,68	2,40
Ausgaben:			
im ganzen	„	1 416 832	1 505 162
auf 1 km Betriebslänge	„	1 904	1 928
„ 1 Zugkilometer	„	1,07	0,98
in Prozenten der Einnahme . .	%	39,97	40,70
Überschuß:			
im ganzen	Ticals	2 127 937	2 192 830
auf 1 km Betriebslänge	„	2 859	2 809
„ 1 Zugkilometer	„	1,61	1,42
Beförderte Personen	Anz.	2 142 682	2 240 623
davon benutzten die III. Klasse	„	2 114 941	2 208 801
geleistete Personenkm	„	100 392 962	107 067 692
jede Person durchfuhr durchschnittlich	km	46,85	48,47
durchschnittlicher Ertrag:			
für 1 Person	Ticals	0,97	0,94
„ 1 Personenkm	„	0,0206	0,0197

[1]) 1 Tical nach dem stark schwankenden Kurs etwa = 1,50 ℳ.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:00 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

		1909/1910	1910/1911
Beförderte Gütertonnen	Anz.	222 148	274 544
geleistete Gütertonnenkm	„	42 376 465	52 423 575
jede Gütertonne durchfuhr durchschnittlich	km	190,75	190,95
durchschnittlicher Ertrag:			
für 1 t	Ticals	6,22	5,48
„ 1 tkm	„	0,0326	0,0287
Betriebsmittel:			
Lokomotiven	Anz.	59	59
Personenwagen	„	176	196
Güterwagen	„	652	782
Leistungen der Betriebsmittel:			
Zugkm	„	1 320 940	1 541 981
Wagenachskm:			
der Personenwagen	„	15 862 638	18 454 528
„ Güterwagen	„	13 099 796	17 750 934
im ganzen	„	28 962 434	36 205 462
Anzahl der Züge:			
im ganzen	„	13 548	16 849
davon: Personenzüge	„	41	9
Güterzüge	„	1 852	2 539
gemischte Züge	„	11 655	14 301
Jeder Zug führte durchschn. Achsen	„	21,93	23,48
Angestellte Beamte[1])	Pers.	625	623
Arbeiter[1])	„	286	314
Kulis[1])	„	1 965	1 903
Wächter[1])	„	67	64

Über den Anteil einzelner Waren am Güterverkehr finden sich folgende Angaben:

Es wurden befördert:		1909/1910	1910/1911
Reis	t	103 306	116 650
Steine	„	33 192	64 577
Bauholz	„	15 062	16 473
Stückgüter	„	15 291	16 241
An Vieh wurden befördert	Stück	108 459	134 905

[1]) Einschließlich Schmalspurbahnen.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:00 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

B. Schmalspurbahnen.

	1909/1910	1910/1911
Betriebslänge im Jahresdurchschnitt km	151	151
Anlagekapital:		
im ganzen . . . . . Ticals	8 115 878	8 115 878
auf 1 km Betriebslänge . . . . „	53 605	53 605
Verzinsung des Anlagekapitals . . %	5,19	6,11
Einnahmen:		
aus dem Personenverkehr:		
überhaupt . . . . . Ticals	648 254	691 849
auf 1 km Betriebslänge . . . „	4 282	4 570
aus dem Güterverkehr:		
überhaupt . . . . . „	103 334	126 339
auf 1 km Betriebslänge . . . „	683	834
im ganzen . . . . . „	758 923	828 773
auf 1 km Betriebslänge . . . „	5 013	5 474
„ 1 Zugkilometer . . . . . „	3,33	3,22
Ausgaben:		
im ganzen . . . . . „	289 370	283 334
auf 1 km Betriebslänge . . . . „	1 911	1 871
auf 1 Zugkilometer . . . . . Ticals	1,27	1,10
in Prozenten der Einnahme . . %	38,13	34,18
Überschuß:		
im ganzen . . . . . Ticals	469 553	545 439
auf 1 km Betriebslänge . . . . „	3 102	3 602
„ 1 Zugkilometer . . . . . „	2,06	2,12
Beförderte Personen . . . . . Anz.	812 715	914 537
davon benutzten die III. Klasse „	800 463	900 215
geleistete Personenkilometer . . „	26 840 860	31 521 940
jede Person durchfuhr durchschn. km	33,03	35,02
Durchschnittlicher Ertrag:		
für 1 Person . . . . . Ticals	0,78	0,75
„ 1 Personenkm . . . . . „	0,0235	0,0216

Generated on 2019-07-31 14:00 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

		1909/1910	1910/1911
Beförderte Gütertonnen	Anz.	35 047	48 645
geleistete Gütertonnenkilometer	,,	3 037 480	4 253 233
jede Gütertonne durchfuhr durchschnittlich	km	86,67	87,43
Durchschnittlicher Ertrag:			
für 1 t	Ticals	2,95	2,60
,, 1 tkm	,,	0,0340	0,0297
Betriebsmittel:			
Lokomotiven	Anz.	8	8
Personenwagen	,,	41	41
Güterwagen	,,	108	108
Leistungen der Betriebsmittel:			
Zugkm	,,	228 232	257 336
Wagenachskm:			
der Personenwagen	,,	3 985 632	4 159 008
,, Güterwagen	,,	2 071 782	2 710 006
im ganzen	,,	6 057 414	6 869 014
Anzahl der Züge:			
im ganzen	,,	1 910	2 095
davon:			
Personenzüge	,,	36	21
Güterzüge	,,	21	238
gemischte Züge	,,	1 853	1 836
Jeder Zug führte durchschn. Achsen	,,	26,54	26,69

Generated on 2019-07-31 14:00 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Rechtsprechung.

Enteignungsrecht.

Erkenntnis des Reichsgerichts, VII. Zivilsenats, vom 4. Oktober 1910 in Sachen des Preußischen Eisenbahnfiskus, vertreten durch die Königliche Eisenbahndirektion in A., Beklagten und Revisionsklägers, wider den Gärtner H. B. in Kl. F., Kläger und Revisionsbeklagten.

Die Festsetzung der Entschädigung erfolgt im Regelfalle zunächst im Administrativverfahren, der ordentliche Rechtsweg ist aber, abgesehen davon, daß er vereinbart werden kann, zugelassen, wenn im Enteignungsverfahren eine Entscheidung über den Entschädigungsanspruch nicht herbeizuführen ist. Dem entsprechend können auch die Nebenberechtigten aus § 11 des Enteignungsgesetzes ihre Ansprüche im ordentlichen Rechtswege verfolgen, wenn der Unternehmer und der Eigentümer ohne Zuziehung der Nebenberechtigten eine Vereinbarung über die Entschädigung und über den den Nebenberechtigten zu gewährenden Schadensersatz getroffen haben, sofern die Fortsetzung des Enteignungsverfahrens nicht herbeigeführt werden kann.

Tatbestand.

Der Kläger ist Pächter eines Teiles des Kanzleigutes Kl. Fl. Er hat auf dem von ihm gepachteten Lande Gebäude errichtet und betreibt dort Gärtnerei. Von dem mit dem Enteignungsrechte ausgestatteten Beklagten ist in Anlaß der Einführung des elektrischen Betriebes auf der Strecke H.—Bl. etwa der dritte Teil des Pachtlandes in Anspruch genommen. Zu einer Feststellung der Entschädigung durch Beschluß ist es im Enteignungsverfahren nicht gekommen. Der Eigentümer und der Beklagte haben sich über die an den ersteren zu zahlende Entschädigung geeinigt. Ohne sein Zutun ist für den Kläger dabei eine Entschädigung von 5 600 ℳ in Aussicht genommen. Der Kläger erachtet diese Entschädigung für zu gering, er hat Klage erhoben und in der ersten Instanz beantragt, den Beklagten zur Zahlung von 22 788,25 ℳ zu verurteilen, eventl. seine Verurteilung zur Einleitung des Enteignungsverfahrens und zur Stellung der diesbezüglichen Anträge auszusprechen.

Generated on 2019-07-31 14:00 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Der Beklagte hat den Klageanspruch in Höhe von 5 600 ℳ anerkannt und ist seinem Anerkenntnisse gemäß verurteilt worden. Im übrigen hat er Abweisung der Klage beantragt.

Das Landgericht hat diesem Antrage stattgegeben. Es erachtet die Klage für unzulässig.

Der Kläger hat Berufung eingelegt, er hat Abänderung des angefochtenen Urteils und Verurteilung des Beklagten zur Zahlung weiterer 17 188,25 ℳ nebst Zinsen beantragt, in Höhe von 1 266 ℳ aber später den prinzipalen Klageantrag nicht aufrecht erhalten, dagegen auch den Eventualantrag der Vorinstanz wiederholt.

Der Beklagte hat den Antrag auf Zurückweisung der Berufung gestellt und die Einrede der Unzulässigkeit des Rechtsweges erhoben.

Das Berufungsgericht hat das erstinstanzliche Urteil abgeändert; die Einrede der Unzulässigkeit des Rechtsweges verworfen und die Sache an das Gericht erster Instanz zurückverwiesen.

Diese Entscheidung hat der Beklagte mit der Revision angefochten.

Er beantragt: das abgefochtene Urteil aufzuheben und nach seinem in der Berufungsinstanz gestellten Antrage zu erkennen.

Der Antrag des Klägers geht auf Zurückweisung der Revision. Diesem Antrage ist aus folgenden

Entscheidungsgründen

stattgegeben worden.

Den von der Revision erhobenen Angriffen, welche Verletzung der Bestimmungen des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 und Verstöße gegen § 139, 286 der Zivilprozeßordnung rügen, war der Erfolg zu versagen.

Das Landgericht hat bei der Abweisung der Klage, soweit sie nicht in dem von ihm erlassenen Anerkenntnisurteile ihre Erledigung gefunden hat, angenommen, die Klage auf Festsetzung einer Geldentschädigung für die dem Kläger nach seiner Behauptung durch die Enteignung erwachsenden Schäden sei im ordentlichen Prozeßwege nicht zulässig. Eine solche Klage setze einen schon im Enteignungsverfahren erlassenen Entschädigungsfeststellungsbeschluß voraus, den sie anfechte. Dieser Beschluß sei hier nicht ergangen und deshalb auf den Prinzipalantrag der Klage nicht einzugehen. Auch dem Eventualantrage auf Verurteilung des Beklagten zur Einleitung des Enteignungs- und Entschädigungsverfahrens sei nicht stattzugeben, da dieses Verfahren ja bereits eingeleitet sei. Der Kläger habe die Fortsetzung desselben und den Erlaß eines dann gegebenenfalls von ihm im ordentlichen Rechtswege auzufechtenden Entschädigungsfeststellungsbeschlusses herbeizuführen.

In der Berufungsinstanz hat dann der Beklagte die Einrede der Un-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:01 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

zulässigkeit des Rechtsweges noch ausdrücklich erhoben. Dieselbe richtet sich — so hat das Berufungsgericht sie aufgefaßt, und so ist sie auch aufzufassen — im Anschlusse an die Ausführungen des erstinstanzlichen Urteils aber auch nur gegen das Verlangen des Klägers auf Zusprechung einer Geldentschädigung. Denn daß, wie dies der Eventualantrag erstrebt, der Unternehmer von den durch die Enteignung Betroffenen im ordentlichen Rechtswege zur Stellung von Anträgen im Enteignungsverfahren angehalten werden kann, soll offensichtlich nicht in Abrede gestellt werden. Die Zulässigkeit solcher Klagen ist vom Reichsgerichte auch in wiederholten Entscheidungen ausgesprochen. — Eger, Eisenbahnrechtliche Entscheidungen, Band VII, Seite 367, Band VIII, Seite 116, Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen Band 55, Seite 7. — Der Beklagte erachtet den event. Klageantrag nur deshalb für unzulässig, weil das Entschädigungsfestsetzungsverfahren beendet, für die Einleitung eines neuen Verfahrens in den gesetzlichen Bestimmungen aber keine Handhabe geboten sei.

Dem Kläger würde hiernach, wenn er im ordentlichen Rechtswege auf Entschädigung nicht klagen darf, auch die Fortsetzung des ohne Erlaß eines Entschädigungsfestsetzungsbeschlusses beendeten Enteignungsverfahrens nicht herbeiführen kann, überhaupt kein Weg zur Geltungmachung seiner Ansprüche in einem Falle, wie der vorliegende ist, offen stehen.

Daß dieses Ergebnis nicht zu billigen ist, liegt auf der Hand. Das verkennt die Revision nicht; sie vertritt abweichend von den Ausführungen des Beklagten in der Vorinstanz jetzt die Ansicht, daß, wie das Landgericht angenommen hat, das Verfahren zur Feststellung der Entschädigung der Nebenberechtigten weiterzuführen, ein eventuell anfechtbarer Entschädigungsfestsetzungsbeschluß zu erlassen ist.

Ob diese Rechtsansicht die zutreffende ist, oder ob nicht vielmehr Entschädigungsberechtigte, welche persönlich oder öffentlich geladen sind, und sich am Verfahren nicht beteiligt haben, nach § 25 Abs. 5 des Enteignungsgesetzes mit im Administrativverfahren zu erhebenden Ansprüchen präkludiert sind — Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen Band 5, Seite 282 —, kann hier dahingestellt bleiben.

Denn der Verweisung des Klägers auf den von der Revision gewollten Weg steht vorliegend unbedenklich die von dem Beklagten selbst vorgetragene Tatsache entgegen, daß der Regierungspräsident in Sch. einen auf Fortsetzung des Enteignungsverfahrens gerichteten Antrag bereits abgewiesen hat. Das ist ein für die Entscheidung erheblicher Umstand und schon unter Berücksichtigung der durch den ablehnenden Bescheid für den Kläger geschaffenen Rechtslage ist mit dem Berufungsgerichte die Zulässigkeit des ordentlichen Rechtsweges für den im Prinzipalantrage erhobenen Anspruch zu bejahen.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:01 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Der Kläger gehört als Pächter des enteigneten Grundstücks zu den Nebenberechtigten des § 11 des Gesetzes. Das ist in den Vorinstanzen mit zutreffender, von der Revision auch nicht mit angefochtener Begründung angenommen. Als Nebenberechtigter hat der Kläger wegen des Schadens, welchen er durch die Enteignung erleidet, soweit derselbe nicht in der dem Eigentümer gewährten Entschädigung begriffen ist, einen unmittelbaren Entschädigungsanspruch gegen den Unternehmer.

Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen Band 68, Seite 116.

Diesen Anspruch verfolgt der Prinzipalantrag. Im Regelfalle ist nun allerdings über solche Ansprüche der ordentliche Rechtsweg erst zu beschreiten, wenn mit der gerichtlichen Klage gemäß § 30 des Gesetzes eine im Enteignungsverfahren getroffene Entscheidung angefochten wird Dabei ist — worauf die Revision Gewicht legt — vom Reichsgericht in ständiger Rechtsprechung angenommen worden, daß Nebenberechtigte, welche sich am Administrativverfahren nicht beteiligt haben, zwar ihre Ansprüche nicht verwirken, dieselben aber auch nicht ohne Zeitbeschränkung geltend machen können. Auch wenn bezüglich ihrer ein Beschluß nicht ergangen, also ihnen auch nicht zugestellt ist, ist für sie die Ausschlußfrist des § 30 doch zu berechnen von der Zustellung des Beschlusses an den Eigentümer. — Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen Band 24, Seite 205, Band 28, Seite 263, Band 68, Seite 116. — Diese Rechtssätze aber haben einen hier nicht vorliegenden Verlauf des Enteignungsverfahrens zur Voraussetzung. Das Entschädigungsfestsetzungsverfahren hat seine Erledigung durch die mit dem Grundstückseigentümer gemäß § 26 des Gesetzes getroffene Vereinbarung gefunden. Bei dieser Vereinbarung ist eine Entschädigung des Klägers in Aussicht genommen. Der Kläger aber selbst hat sich, wie die Vorinstanzen feststellen, am Verfahren nicht beteiligt.

Die Berechtigung der von der Revision gegen die letztere Feststellung erhobenen Rüge ist nicht anzuerkennen. Das Berufungsgericht hatte, nachdem bereits im Tatbestande erster Instanz als unstreitig angeführt war, daß der Kläger sich an der Einigung nicht beteiligt habe, und daß ohne sein Zutun eine Entschädigung für ihn in Aussicht genommen sei, keinen Anlaß, den § 139 der Zivilprozeßordnung anzuwenden und ohne eine dahingehende Behauptung des Beklagten zu fragen, ob sich nicht doch eine Beteiligung des Klägers aus den vorzulegenden Enteignungsakten ergebe.

Dahingestellt kann auch bleiben, ob bei dem Vorhandensein eines im Enteignungsverfahren bekannt gewordenen Nebenberechtigten, der sich an der Vereinbarung mit dem Eigentümer nicht beteiligt hat, und dessen auf seinem Pachtrecht beruhenden Entschädigungsanspruch geltend zu machen, dem Eigentümer nicht zustand, nicht ein Entschädigungsfestsetzungsbeschluß hätte erlassen werden sollen.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:01 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Für die hier zutreffende Entscheidung ist der schon angeführte tatsächliche Verlauf des Verfahrens maßgebend. Die Enteignungsbehörde hat einen Entschädigungsfestsetzungsbeschluß weder zur Beendigung des Enteignungsverfahrens für notwendig erachtet, noch hat sie dem Antrage stattgegeben, das Verfahren zur Festsetzung einer Entschädigung des Klägers wieder aufzunehemen.

Hieraus ergibt sich, daß, soll der Kläger nicht rechtlos gestellt sein, ihm der ordentliche Rechtsweg als das einzige Mittel über seine Ansprüche, eine Entscheidung herbeizuführen, offen sein muß. Hiergegen sind auch aus dem Enteignungsgesetze keine Bedenken zu entnehmen, vielmehr sprechen dessen Bestimmungen, wie das Berufungsgericht zutreffend hervorhebt, dafür, daß, wenn die Verhältnisse sich so gestaltet haben wie hier, der Rechtsweg zugelassen ist.

Das Berufungsgericht weist für seine Annahme, daß der Rechtsweg auch für Ansprüche auf Festsetzung der Enteignungsentschädigung prinzipiell im Gesetze nicht ausgeschlossen ist, zutreffend darauf hin, daß nach § 16 des Gesetzes zwischen den Beteiligten, zu denen auch die Nebenberechtigten gehören, und dem Unternehmer vereinbart werden könne, die Feststellung der Entschädigung solle sofort im Rechtswege erfolgen. Eine weitere erhebliche Stütze findet die vorstehende Annahme in der Bestimmung des § 46 des Gesetzes. Dort ist verordnet, daß, wenn die Abtretung des Grundstücks durch Vereinbarung zwischen Unternehmer und Eigentümer nach § 16 unter Durchführung des Entschädigungsverfahrens oder in Gemäßheit des § 26 erfolgt, die im § 45 bestimmten rechtlichen Wirkungen der Enteignung zwar auch eintreten; Hypotheken- und Grundschuldgläubiger, sowie Realberechtigte können jedoch dann, wie weiter bestimmt wird, soweit ihre Forderungen durch die zwischen Unternehmer und Eigentümer vereinbarte Entschädigung nicht gedeckt werden, deren Festsetzung im Rechtswege gegen den Unternehmer fordern, wobei die Beweisvorschriften der §§ 30 und 40 zur Anwendung kommen. Koffka — Enteignungsgesetz Seite 236 Nr. 8 — will diese Bestimmung in ihrem ganzen Umfang auf Pächter und Mieter als „Realberechtigte" anwenden. Ob dem beizutreten ist, mag Bedenken unterliegen. Unbedenklich aber ergibt sich aus der erwähnten Bestimmung, daß das Enteignungsgesetz nicht die ausschließliche Zuständigkeit der Verwaltungsbehörde für die Festsetzung der Enteignungsentschädigung anordnet, sondern daß der Standpunkt des Gesetzes der ist:

> die Festsetzung der Entschädigung erfolgt im Regelfalle zunächst im Administrativverfahren, der ordentliche Rechtsweg ist aber, abgesehen davon, daß er vereinbart werden kann, zugelassen, wenn im Enteignungsverfahren eine Entscheidung über den Entschädigungsanspruch nicht herbeizuführen ist.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:01 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Dieser aus den Bestimmungen des Enteignungsgesetzes sich ergebende Rechtssatz rechtfertigt es, daß im vorliegenden Falle, in welchem, wie schon mehrfach erwähnt ist, das Verfahren ohne Erlaß eines anfechtbaren Entschädigungsfestsetzungsbeschlusses beendet und die Einleitung eines neuen Verfahrens bezw. die Fortsetzung des alten Verfahrens abgelehnt ist, die Zulässigkeit des Rechtsweges bejaht und der vom Kläger erhobene prinzipale Anspruch als eine vor die ordentlichen Gerichte gehörende bürgerliche Rechtsstreitigkeit im Sinne des § 13 des Gerichtsverfassungsgesetzes angesehen ist.

Damit findet der Eventualantrag seine Erledigung. Mit ihren weiteren Ausführungen, daß es mit dem Zwecke des Gesetzes, das mit dazu dienen soll, dem Unternehmer binnen bestimmter Frist Kenntnis von dem Umfange der erhobenen Ansprüche zu geben, unvereinbar sei, eine Klage bis zum Ablaufe der regelmäßigen Verjährungsfrist zuzulassen, wendet sich die Revision nicht mehr gegen die Zulässigkeit des Rechtsweges, sondern sie will die angestellte Klage als nicht rechtzeitig erhoben zur Abweisung bringen. Dabei wird anscheinend davon ausgegangen, daß die nach § 26 mit dem Eigentümer getroffene Vereinbarung der Festsetzung einer Entschädigung desselben durch Beschluß rechtlich gleich stehe; die Frist des § 30 soll auch in einem solchen Falle gelten. Das trifft aber schon deshalb nicht zu, weil, wenn kein Beschluß ergeht, sondern eine Vereinbarung zwischen dem Unternehmer und Eigentümer getroffen wird, auch keine Zustellung gemäß § 30 erfolgt und es deshalb an dem Zeitpunkte, von welchem der Fristlauf beginnen soll, fehlt. Überdies bietet das Gesetz auch keinen Anhalt dafür, daß die protokollierte Vereinbarung einer durch Beschluß auszusprechenden Entscheidung rechtlich gleichsteht.

Hiermit erledigen sich die erhobenen Angriffe, und es war, wie geschehen, auf Zurückweisung der Revision zu erkennen.

Haftpflichtrecht.

Urteil des Reichsgerichts, VI. Zivilsenats, vom 29. Juni 1911 in Sachen der G. B.er Straßenbahn, Aktiengesellschaft zu B., Beklagten und Revisionsklägerin, wider den früheren Schlächtermeister F. J., jetzt in W., Kläger und Revisionsbeklagten.

Bei Bemessung einer Haftpflichtrente ist der Wert der Mitarbeit der Ehefrau im Gewerbe des verletzten Ehemannes von dem Geschäftsverdienste nicht in Abzug zu bringen.

Tatbestand.

Der Kläger ist am 23. September 1907 durch den Zusammenstoß eines Straßenbahnwagens der Beklagten, auf dessen Plattform er stand,

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:01 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

mit einem anderen Fuhrwerke körperlich verletzt worden. Er hat behauptet, infolge des Unfalles nervös erkrankt und völlig erwerbsunfähig geworden zu sein. Auf Ersatz seines Schadens nimmt er die Beklagte in Anspruch, von der er die Zahlung einer jährlichen Rente von 3500 ℳ verlangt. Das Landgericht hat die Klage abgewiesen, das Berufungsgericht hat abändernd die Beklagte verurteilt, an den Kläger vom Unfallstage bis zum 31. Mai 1908 als Rente 900 ℳ und von da ab bis zum vollendeten 65. Lebensjahre des Klägers eine jährliche Rente von 2850 ℳ abzüglich der auf Grund einstweiliger Verfügung dem Kläger gezahlten 900 ℳ zu zahlen.

Die gegen dieses Urteil eingelegte Revision hinsichtlich der dem Kläger am 1. September 1908 zuerkannten Jahresrente von mehr als 2000 ℳ ist aus folgenden

Entscheidungsgründen

zurückgewiesen worden.

Das Landgericht wies die Klage ab, weil es einen Schaden des Klägers nicht für dargetan erachtete. Das Berufungsgericht kommt auf Grund eingehender Beweisaufnahme zu einem anderen Ergebnisse. Über die Ersatzpflicht der Beklagten nach Maßgabe des Reichshaftpflichtgesetzes besteht zwischen den Parteien kein Streit.

Der Kläger leide, erwägt das Berufungsgericht, an einer schweren Nervenerkrankung, die auf den Unfall zurückzuführen sei, und die ihn gegenwärtig — eine Besserung des Zustandes sei als möglich noch zu erhoffen — vollständig erwerbsunfähig mache. — Der Kläger habe vor dem Unfalle eine Schlächterei betrieben und auch nach dem Unfalle noch bis Ende August 1908 fortgesetzt; infolge erheblichen Geschäftsrückganges habe er dann das Geschäft aufgegeben und nach ärztlicher Begutachtung auch aufgeben müssen. Die Unterlagen für die Bemessung seines gewerblichen Einkommens vor dem Unfalle und zur Zeit des Unfalles seien zwar mangelhaft, doch lasse sich ein Jahresverdienst von durchschnittlich 2700—3000 ℳ annehmen; nach dem Unfall bis zur Aufgabe des Geschäfts sei ein Rückgang des Erwerbes um ein Drittel eingetreten.

Die Beklagte hatte nun — und dies ist auch der Streitpunkt der Revisionsinstanz — noch geltend gemacht, daß bei der Feststellung des Reinverdienstes des Klägers für die Mitarbeit seiner Ehefrau ein Abzug von den Bruttoeinnahmen gemacht werden müsse. Das lehnt das Berufungsgericht ab. Allerdings habe die Ehefrau des Klägers im Geschäfte mitgearbeitet, und der Betrieb eines Fleischereiladengeschäftes lasse sich ohne die Mitarbeit einer Frau auch kaum durchführen. Die Ehefrau sei zu dieser Mithilfe, soweit diese üblich sei, auch gesetzlich verpflichtet; sie habe deshalb keinen Anspruch auf Entlohnung und verdiene dem Ehemann. Diesem

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:01 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

sei jetzt die Möglichkeit benommen, die Arbeitskraft der Ehefrau im Geschäft auszunutzen; ihre Mitarbeit werde zudem durch den Unterhalt, den der Ehemann der Ehefrau zu leisten habe, aufgewogen. Der Wert der Mitarbeit der Ehefrau könne deshalb von dem Geschäftsverdienst nicht in Abzug gebracht werden.

Das führe zu der ergangenen Entscheidung. Möge auch dem Kläger ein geringer Grad von Erwerbsfähigkeit verblieben sein, so habe er doch seinen Geschäftserwerb ganz eingebüßt, und eine andere Erwerbsquelle sich zu schaffen, sei er nicht mehr in der Lage.

Die Revision verbleibt bei dem Standpunkte der Beklagten, daß der Wert der Arbeitstätigkeit der Ehefrau von dem Geschäftsverdienst in Abzug gebracht werden müsse. Der Kläger habe nach § 3 a des Reichshaftpflichtgesetzes nur einen Anspruch auf den durch Minderung s e i n e r Erwerbsfähigkeit entstandenen Schaden. Der vermögenslos gewordene Verletzte sei zum Unterhalte der Angehörigen nicht mehr verpflichtet, die Ehefrau müsse sich nun selbst den Unterhalt verdienen. Übrigens könne wenigstens die volle Rente nur eingeschränkt durch einen früheren Tod oder eine frühere Arbeitsunfähigkeit der Ehefrau dem Kläger bis zum 65. Lebensjahre zugesprochen werden.

Die Revision war nicht für begründet zu erachten.

Es ist rechtsirrig, wenn die Revision meint, das Berufungsgericht habe, indem es bei Bemessung des Schadens des Klägers nicht, dem Verlangen der Beklagten entsprechend, den Wert der Dienste, die die Ehefrau ihm in dem infolge des Eintritts seiner Erwerbsunfähigkeit aufgegebenen Gewerbe geleistet, in Abzug gebracht habe, dem Kläger einen Schaden zugesprochen, der nicht ihm, sondern seiner Ehefrau entstanden sei.

Sowohl § 843 des B. G. B. wie § 3 a des Reichshaftpflichtgesetzes stehen auf dem Standpunkte, daß dem Verletzten der bestimmte Schaden zu ersetzen ist, den er nach seinen Erwerbsverhältnissen infolge der durch die Verletzung verursachten Aufhebung oder Minderung der Erwerbsfähigkeit wirklich erleidet. Dieser tatsächliche Vermögensnachteil kann sich in den einzelnen Fällen unter sonst gleichen Verhältnissen verschieden gestalten. Kamen einem verletzten Gewerbetreibenden die Hilfeleistungen seiner Ehefrau oder seiner Kinder zustatten, die seine Geschäftsunkosten verringern, so ist sein Erwerbsausfall größer, als der etwa eines Witwers, der an Stelle der Ehefrau eine bezahlte Hilfskraft in seinem Geschäfte verwenden mußte. Aber es kann nicht davon die Rede sein, daß einem Verletzten bei Bemessung des Schadensersatzes Geschäftsunkosten zu Lasten geschrieben werden müßten, die er tatsächlich nicht gehabt hat. Aus dem zwischen dem Reichshaftpflichtgesetze und dem B. G. B. bestehenden Unterschiede dahin, daß nach dem ersteren ein Schadensersatzanspruch,

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:01 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

der mittelbar durch die Tötung, Körperverletzung oder Freiheitsentziehung einer anderen Person beschädigten Personen, wie ihn § 845 des B. G. B. anerkennt, nicht gegeben ist, so daß der Ehemann bei einer Verletzung seiner Ehefrau wegen des Wegfalls ihrer Dienste in seinem Hauswesen oder Gewerbe Ansprüche gegen den Eisenbahnbetriebsunternehmer nicht erheben kann, ergibt sich nichts für den davon völlig verschiedenen Fall, daß der Ehemann, dem seine Ehefrau jene Dienste leistete, selbst der Verletzte ist. Sein eigener Schaden ist dem Verletzten nach beiden Gesetzen in dem ganzen Umfange zu erstatten, in dem er ihn erlitten hat.

Nicht weniger rechtsirrig ist die von der Revision ferner vertretene Ansicht, daß durch den Wegfall seiner Erwerbstätigkeit der Kläger von der Unterhaltspflicht für seine Ehefrau befreit worden sei, die sich nun ihren Unterhalt selbst verdienen müsse. Der Mann hat der Frau nach der Vorschrift des § 1360 Abs. 1 des B. G. B. „nach Maßgabe seiner Lebensstellung, seines Vermögens und seiner Erwerbsfähigkeit" Unterhalt zu gewähren. Es ist nun richtig, daß der vermögenslose Mann bei Wegfall seiner Erwerbsfähigkeit — durch eine Krankheit, durch eine Verletzung, für die ihm niemand ersatzpflichtig ist, oder durch andere widrige Umstände — seiner Ehefrau ferner Unterhalt zu gewähren nicht verpflichtet ist, in diesem Falle vielmehr die noch erwerbsfähige oder vermögende Ehefrau nach § 1360 Abs. 2 des B. G. B. dem Manne den Unterhalt zu gewähren hat. Aus seinem Einkommen, aus welcher Quelle es auch stamme, ist aber der Ehemann nicht berechtigt, seinen Unterhalt für sich selbst vorweg zu nehmen; er muß alles, was er hat, mit der Ehefrau teilen, auch wenn es nicht einmal für den beiderseitigen notdürftigen Unterhalt ausreicht, und er muß hierzu nötigenfalls auch den Stamm seines Vermögens angreifen (Jur. Wochenschr. 1900, Beil. S. 849; 1904 S. 294, Nr. 18; Warneyer, Rechtspr. des Reichsgerichts 1909, Nr. 138; 1910 Nr. 388; Jur. Wochenschr. 1911, S. 368, Nr. 24; Kommentare von Reichsgerichtsräten z. B. G. B. a. 1 zu § 1360). Ist der Ehemann daher durch einen Unfall seiner Erwerbsfähigkeit beraubt worden, hat aber für dessen Folgen ein Dritter einzustehen und ihm Schadensersatz zu leisten, so treten diese Schadensersatzleistungen in sein Vermögen und er hat aus ihnen der Ehefrau den Unterhalt zu gewähren; an die Stelle des Erwerbseinkommens tritt für diese Verpflichtung das Vermögenseinkommen. Daraus ergibt sich aber weiter, daß, wenn dem verletzten Ehemann der Vermögensnachteil, der ihm aus einer Verletzung erwachsen ist, durch den Schädiger, sei es nach § 3 a des Reichshaftpflichtgesetzes, sei es nach § 843 des B. G. B., vollständig ersetzt werden soll, derjenige Stand der Einnahmen herzustellen ist, aus dem er bisher seiner Ehefrau den Unterhalt geleistet hat.

Die Ehefrau ihrerseits hat das Recht und die Pflicht, das eheliche

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:01 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Hauswesen zu leiten (§ 1356 Abs. 1 B. G. B.), und sie ist, soweit eine solche Tätigkeit nach den Verhältnissen der Ehegatten üblich ist, außerdem verpflichtet, persönlich im Hauswesen und im Geschäfte des Ehemannes mitzuarbeiten (§ 1356 Abs. 2 B. G. B.). Wird infolge von Krankheit oder einer Verletzung des Ehemannes, die seine Erwerbsfähigkeit aufhebt, das Geschäft, in welchem die Ehefrau solchergestalt mittätig war, aufgelöst oder aufgegeben, so wird dadurch freilich die Ehefrau von der Verpflichtung zu dieser Tätigkeit befreit; aber es bleibt ihre Verpflichtung zu jenen anderen Tätigkeiten bestehen. Ob sie von der freigewordenen Erwerbskraft überhaupt einen selbständigen Gebrauch würde machen können, ist Frage des einzelnen Falles; die vermehrte Pflege und Fürsorge für den kranken und arbeitsunfähigen Ehemann, zu der § 1353 B. G. B. die Ehefrau verpflichtet, kann dies tatsächlich verbieten. Würde sich mit diesen Pflichten aber selbst eine eigene Erwerbstätigkeit der Ehefrau vertragen, so würden deren Früchte nach §§ 1365, 1367 B. G. B. der Ehefrau und nicht dem Ehemanne zufallen, so daß für letzteren die neue Tätigkeit der Ehefrau keinen Erastz für die weggefallenen Dienste nach § 1356 Abs. 2 B. G. B. bilden kann; und ferner ist die Ehefrau weder verpflichtet, noch auch gemäß den Grundsätzen der §§ 1354, 1358 B. G. B. ohne die Zustimmung ihres Ehemannes überhaupt berechtigt (vgl. Entsch. des Reichsgerichts Bd. 59, S. 25), außerhalb des ihr zugewiesenen ehelichen Wirkungskreises (§§ 1356, 1357 B. G. B.), selbst einem Erwerbe nachzugehen.

Der weitere Revisionsangriff, daß in dem die Rente für Aufhebung der Erwerbsfähigkeit dem Kläger bis zu seinem vollendeten 65. Lebensjahre zuerkennenden Urteile eine Einschränkung für den Betrag der Rente für den Fall ausgesprochen werden müsse, daß die Ehefrau vor jenem Zeitpunkt sterben oder arbeitsunfähig werden würde, kann gleichfalls nicht für begründet erachtet werden. Allerdings würde, wenn es sich nicht um die Hilfstätigkeit der Ehefrau, sondern um eine solche der Hauskinder (§ 1617 B. G. B.) im Geschäfte des Verletzten handelt, hinsichtlich deren nach allgemeiner Erfahrung die Voraussicht des Wegfalls der Dienste und der Verpflichtung dazu mit einem gewissen Lebensalter der Kinder besteht, dieser Umstand schon bei Festsetzung der Schadensersatzrente zu berücksichtigen sein. Die Ehefrau hat aber ihre Dienste dem Ehemanne für ihre ganze Lebenszeit zu leisten, und eine allgemeine Vermutung, daß sie vor dem Ehemanne sterben oder arbeitsunfähig werden wird, ist nicht gerechtfertigt. Soll eine solche Erwartung aus dem Alter oder aus dem Gesundheitszustande der Ehefrau hergeleitet werden, so ist es Sache dessen, der sich darauf beruft, das Vorbringen tatsächlich zu begründen und zu beweisen. Soweit Unterlagen für eine entsprechende Entwicklung in der Zukunft zur Zeit der Festsetzung der Rente noch nicht vorhanden sind, bietet

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:01 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

§ 323 Z. P. O. den Weg, aus dem Gesichtspunkte, daß die bei dieser Festsetzung angenommene Hilfstätigkeit der Ehefrau im Geschäfte des Ehemannes in Wegfall gekommen und letzterer deshalb veranlaßt gewesen sein würde, anstatt ihrer eine bezahlte Hilfskraft anzustellen, die die Geschäftsunkosten vermehrt haben würde und deshalb die Rente mindern müsse, wegen einer wesentlichen Änderung der Verhältnisse, welche für die Bestimmung der Höhe der Leistungen maßgebend waren, eine entsprechende Abänderung des Urteils herbeizuführen.

Strafrecht.

Erkenntnis des Reichsgerichts, II. Strafsenats, vom 28. November 1911 in der Strafsache gegen den Viehkommissionär G. in B.

Die Benutzung einer höheren Wagenklasse als der des Fahrscheins ist Betrug, wenn der Reisende durch das Betreten der höheren Klasse bei dem diensttuenden Eisenbahnbeamten bewußt den Irrtum erregt, daß er mit einem Fahrschein für diese Klasse versehen sei.

Die wesentlichen Feststellungen des Königl. Landgerichts II in B. sind folgende:

Am 19. Februar 1910 hatte der Angeklagte auf dem Bahnhof T. Pferde zum Transport nach B. verladen. Hierbei erhielt er als Begleiter der Tiere einen Beförderungsschein ausgestellt, der ihn zur Reise von T. nach B. in einem Wagenabteil IV. Klasse berechtigte..... Einige Minuten vor der fahrplanmäßigen Abfahrzeit des Zuges stieg der Angeklagte, von dem Viehwagen kommend, wo er nochmals nach seinen Pferden gesehen hatte, vor den Augen des den Zug bedienenden Schaffners J. in ein Wagenabteil III. Klasse. Der Zug hatte sich in diesem Moment noch nicht in Bewegung gesetzt, sondern stand ruhig da. Da aus dem Abteil des Angeklagten jemand — gleichviel ob der Angeklagte selbst oder ein anderer Fahrgast — zu Bekannten, die sich noch auf dem Bahnsteig befanden und mitfahren wollten, herausrief: „Kommt hierher!“ wurde der Schaffner J. stutzig und revidierte das betreffende Abteil noch vor der Abfahrt des Zuges. Er stellte fest, daß der Angeklagte und zwei andere Passagiere keine Fahrkarten III. Klasse besaßen, und wies sie aus diesem Abteil heraus. Auf den Vorhalt des J., daß Angeklagter nur einen zur Fahrt in der IV. Klasse berechtigenden Schein habe, erwiderte der Angeklagte, die IV. Klasse wäre bereits voll gewesen. Nachdem der Angeklagte sofort erst noch dem Eisenbahnassistenten R. zur Feststellung seiner Personalien vorgeführt war, bestieg er einen Wagen IV. Klasse, worauf der Zug fahrplanmäßig — ohne daß etwa durch den Vorfall eine Verspätung eingetreten war — abfuhr; schon hieraus ergibt sich die Unrichtigkeit der Behauptung des Angeklagten, daß der Zug bereits bei seinem ersten Einsteigen in die III. Klasse sich

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:01 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

vorübergehend in Bewegung gesetzt und dann nochmals gehalten habe; überdies ist diese Behauptung durch das eidliche Zeugnis des Schaffners J. ausdrücklich widerlegt. Ebenso unwahr war — nach der Bekundung des Zeugen J. — die Behauptung des Angeklagten, daß die IV. Klasse voll gewesen sei. In der Hauptverhandlung bestritt der Angeklagte die Absicht, daß er den Eisenbahnfiskus um die Differenz des Fahrpreises III. u. IV. Klasse auf der von ihm befahrenen Strecke T. bis B. habe schädigen und sich selbst einen entsprechenden rechtswidrigen Vermögensvorteil habe verschaffen wollen, und rechtfertigte sein Verhalten damit, daß er vom Viehwagen kommend schleunigst in den ersten Personenwagen von hinten, der zufällig ein solcher III. Klasse gewesen sei, hineingesprungen sei, weil der Zug sich schon in Bewegung gesetzt habe und er den weiter vorn befindlichen Wagen IV. Klasse nicht mehr habe erreichen können. Aus dem Umstand, daß dies erwiesenermaßen nicht zutrifft, und ferner aus der Tatsache, daß der Angeklagte dem Schaffner J. bei dessen Revision auch nicht etwa in diesem Sinne sein falsches Einsteigen in die III. Klasse entschuldigt, sondern zu ihm gesagt hat, daß die IV. Klasse voll sei, was bewußt unwahr war, weil der Angeklagte vom Viehwagen her gar nicht an den Wagen IV. Klasse vorbeigekommen war, in welchen er also auch gar nicht hineingesehen hatte, hat das Gericht die Überzeugung gewonnen, daß der Angeklagte (ohne durch die Verhältnisse oder auch nur durch die Annahme des unmittelbar bevorstehenden Abganges des Zuges und die Gefahr, sonst sitzen zu bleiben, genötigt zu sein) auf seinen Fahrschein IV. Klasse a b s i c h t l i c h in ein Abteil III. Klasse eingestiegen ist, u m sich rechtswidrig die teuere Fahrt in der höheren Klasse ohne Bezahlung des Mehrpreises, also einen rechtswidrigen Vermögensvorteil zu verschaffen. Wenn diese Absicht dem Angeklagten gelungen und er nicht vor der Abfahrt des Zuges aus der III. in die IV. Klasse verwiesen wäre, würde das Vermögen des Eisenbahnfiskus um den entsprechenden Geldbetrag (die Differenz zwischen dem Fahrpreis III. und IV. Klasse) geschädigt sein. Indem der Angeklagte mit einem Fahrschein IV. Klasse vor den Augen des den Zug abfertigenden Eisenbahnbeamten, des Schaffners J., ein Abteil III. Klasse betrat, um in dieser Klasse die Fahrt von T. nach B. zurückzulegen, spiegelte er dem J. bewußt wahrheitswidrig vor, daß er eine Fahrkarte III. Klasse besitze, und unterdrückte die Tatsache, daß er nur im Besitze einer Fahrkarte IV. Klasse war.

Dadurch versetzte er den J., der ihn einsteigen sah, in den Irrtum, daß er eine Fahrkarte III. Klasse habe. Auf Grund dieses Irrtums gestattete J. z u n ä c h s t anstandslos dem Angeklagten die Mitfahrt in der III. Klasse, indem er sich nach dem Verhalten des Angeklagten sagen mußte und auch sagte, daß der Angeklagte kraft seines Fahrscheines befugt sei, diese Klasse zu benutzen. Erst als J. infolge des oben erwähnten Rufes aus dem fraglichen

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:01 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Wagenabteil stutzig wurde und nachträglich zur Revision der Insassen schritt, wurde sein Irrtum aufgeklärt. Infolgedessen wurde der vom Angeklagten geplante Betrug nicht vollendet, sondern blieb im Stadium des Versuchs. Ohne diese Aufklärung des wahren Sachverhalts aber würde der Angeklagte in der höheren Wagenklasse zu dem niedrigen Fahrpreise befördert sein, und zwar nicht infolge eigenmächtiger, seitens der Eisenbahnverwaltung unbemerkter Benutzung ihrer Einrichtungen, wie z. B. wenn er auf der dem Bahnsteig abgewendeten sog. toten Seite des Zuges heimlich eingestiegen wäre, sondern weil der den Eisenbahnfiskus vertretende Beamte, Schaffner J., durch das Verhalten des Angeklagten getäuscht war, und des irrtümlichen Glaubens sein mußte, daß der unter seinen Augen in ein Abteil III. Klasse soeben eingestiegene Angeklagte auch im Besitz eines entsprechenden Fahrscheines sei, so daß er ihm aus diesem Grunde ohne weiteres die Mitfahrt in der III. Klasse gestattete.

Hiernach liegen alle Tatbestandsmerkmale eines vom Angeklagten begangenen Betrugsversuchs vor.....

Die gegen das verurteilende Erkenntnis des Landgerichts vom Angeklagten eingelegte Revision ist vom Reichsgericht mit folgender Begründung zurückgewiesen worden :

Die .....Feststellungen reichen zur Verurteilung wegen Betrugsversuchs (§§ 263, 43 des Strafgesetzbuchs) aus.

Den Ausführungen der Revisionsschrift gegenüber ist darauf hinzuweisen, daß der Schaffner J. im Urteile als derjenige Eisenbahnbeamte bezeichnet wird, der den auf dem Bahnhofe T. zum Abgange bereit stehenden Zug „abzufertigen" hatte. An einer anderen Stelle des Urteils ist sogar ausdrücklich gesagt, er habe bei Abfertigung des Zuges den Eisenbahnfiskus vertreten. Unter solchen Umständen ist es rechtlich nicht zu beanstanden, wenn die Strafkammer in dem Verhalten des Angeklagten unmittelbar vor Abgang des Zuges, insbesondere darin, daß er, obschon nur im Besitze eines Fahrscheines IV. Klasse, vor den Augen des Aufsichtsbeamten in ein Wagenabteil III. Klasse einstieg, die Vorspiegelung der falschen Tatsache erblickt hat, er habe eine zur Mitfahrt in der III. Klasse berechtigende Fahrkarte. Daß J. sich über die ihm vorgetäuschte Berechtigung des Angeklagten tatsächlich hat in Irrtum versetzen lassen, und daß er nur infolge dieses Irrtums dem Angeklagten zunächst gestattet hat, in einem Wagenabteil III. Klasse Platz zu nehmen, wird im Urteile mehrfach hervorgehoben.

Da das Urteil auch sonst keinen Rechtsirrtum erkennen läßt, war die Revision zu verwerfen.

Generated on 2019-07-31 14:01 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Österreichisches bürgerliches Recht.

Erkenntnis des k. k. Obersten Gerichtshofs in Wien[1]) vom 1. Februar 1910 in Sachen der A. und J. H., Kläger, wider die Internationale Schlafwagengesellschaft, Beklagte.

Das Schlafwagenunternehmen ist einem mit einer Bettkarte versehenen Reisenden, der den Zug erst auf einer Zwischenstation besteigt und dann das Bett von einem anderen Reisenden belegt findet, schadensersatzpflichtig, wenn nicht deutlich bestimmt ist, daß der Zug schon von der Anfangsstation der Bettkarte an zu benutzen ist.

Gründe.

Die beiden Untergerichte stimmen darin überein, daß der am 8. Juni 1909 zwischen dem Erstkläger und der Beklagten zustande gekommene Vertrag auf Überlassung des Damenbettes Nr. 11 in dem am 12. Juni 1909, abends 8.30, von Wien, Westbahnhof, abgehenden Schnellzug für die Fahrt Wien—Frankfurt a. M. an die Zweitklägerin, ein Mietvertrag sei.

Während aber die erste Instanz in weiterer Konsequenz und in Anwendung der Vorschriften über die Mietverträge dem Klagebegehren stattgab, indem sie die Weiterbegebung desselben Kupees (bezw. Bettes) seitens der Beklagten als ungerechtfertigten Vertragsbruch bezeichnete und die letztere den Klägern gegenüber schadenersatzpflichtig machte, vermeinte die II. Instanz, daß dieser Mietvertrag kein selbständiger und unbedingter war, da ja derselbe von den Kontrahenten bloß als ein Zusatzvertrag zu einem in betreff des in der gelösten Schlafwagenkarte angegebenen Zuges und Datums erst abzuschließen gewesenen Personenbeförderungsvertrage intendiert war, daß demnach, sobald die Zweitklägerin die Reise von Wien ab mit dem vereinbarten Zuge nicht angetreten hatte, die Beklagte berechtigt war, das in Rede stehende Schlafkupee anderweitig zu vergeben und wies die Klage kostenpflichtig ab.

Diese Rechtsauffassung der II. Instanz ficht die klägerische Revision vom Standpunkte der unrichtigen rechtlichen Beurteilung der Sache an und dies mit vollem Rechte.

Das Revisionsgericht vermag dem zwischen den Streitteilen geschlossenen Vertrage die Selbständigkeit nicht abzusprechen, mag auch dessen Wirksamkeit durch den Abschluß eines anderen Vertrages mit der Eisenbahn bedingt sein. Die Vereinbarung dieser Bedingung bildet eben einen Teil des Vertragsinhaltes und hat zur Folge, daß der sich das Schlafwagenbett sichernde Reisende die Benützung des Rechtes nur gegen Nachweis der Lösung einer Eisenbahnfahrkarte in Anspruch zu nehmen berechtigt

---

[1]) Wir drucken dieses Erkenntnis eines ausländischen Gerichtshofes ausnahmsweise ab, da es auf Erwägungen allgemeiner Art beruht, die auch für unsere Verhältnisse von Interesse sind.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:01 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

ist. Aus der Selbständigkeit des Vertrages mit der Schlafwagengesellschaft ergibt sich aber, daß zur Abgrenzung der Rechte und Pflichten der Vertragsteile nicht das etwaige Interesse der Eisenbahnunternehmung, zu der der Reisende in bezug auf den Schlafwagenplatz in keinem Vertragsverhältnisse steht, herangezogen werden kann. Der Vertrag ist aus seinem Inhalte heraus zu würdigen und zu interpretieren.

Die wenigen Bestimmungen, die in dem vorgekauften Schlafwagenbillet enthalten sind, sind nicht geeignet, für die Schlafwagengesellschaft das Recht zu begründen, im Falle der zur Schlafwagenbenützung Berechtigte nicht in der Abgangsstation schon die Benützung in Anspruch nimmt, das verkaufte und reservierte Bett beliebig weiter zu vergeben. Dies Recht kann insbesondere nicht aus der Bestimmung abgeleitet werden, „daß für jeden reservierten Schlafwagenplatz ein Eisenbahnbillet unbedingt erforderlich sei". Diese Bestimmung will nichts anderes besagen, als daß in dem für das Schlafwagenbillet gezahlten Entgelt nicht auch schon die Eisenbahnbeförderung bezahlt sei, daß demnach jeder, der das Schlafwagenbillet benützen will, außerdem und unabhängig vom Bettpreis noch das Fahrgeld an die Eisenbahn zu entrichten habe. Daraus kann aber nicht abgeleitet werden, daß dem Reisenden, der sich einen Schlafwagenplatz reservieren ließ, nicht das Recht zusteht, seine Reise erst in einer Zwischenstation anzutreten und erst später also die Benützung des Schlafwagenplatzes zu beginnen.

Darf der Reisende sich einen Schlafwagenplatz auch von einer späteren Station an im voraus sichern, dann kann ihm das Recht, in einer späteren Station den Schlafwagenplatz, den er für die ganze Strecke vorausbezahlt hat, in Anspruch zu nehmen, nicht verwehrt werden. Bei Antritt der Benützung des Schlafwagens muß allerdings der Reisende auch das Eisenbahnfahrgeld entrichtet haben. Dieser Bedingung wurde im vorliegenden Falle entsprochen und mußte sonach das reservierte Schlafwagenkupee den Reisenden eingeräumt werden. — Aus dem weiteren Inhalte der Schlafwagenkarte: „Gültig für den 12. Juni 1909, Abfahrt von Westbahnhof 8.30", läßt sich gleichfalls nicht ableiten, daß der Schlafkarteninhaber nur vom Westbahnhof Wien um 8.30 die Reise antreten darf mit der Folge, daß, wenn er sich zu jener Zeit nicht einfindet, er mit dem Einsteigen in einer weiteren Station präkludiert sei; mit anderen Worten, daß in diesem Billetinhalte eine Resolutivbedingung enthalten sei. Aus der Bedeutung der Worte in ihrem Zusammenhange leuchtet eine Resolutivbedingung nicht hervor und wollte eine so wichtige Bedingung zum Ausdrucke gebracht werden, dann war es Pflicht der Schlafwagengesellschaft, diese Bedingung zum klaren Ausdrucke zu bringen. Da dies nicht geschehen ist, so war die undeutliche Äußerung, deren sich die Schlafwagengesellschaft bedient hat, zum Nachteil dieser

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:01 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Gesellschaft gemäß § 915 a B. G. B. zu erklären. — Nach dem vorliegenden, zwischen den Streitteilen abgeschlossenen Vertrage mag derselbe als Mietvertrag oder als Vertrag anderer Art angesehen werden, war also die Zweitklägerin berechtigt, das bezahlte Bett eine Strecke auch unberührt zu lassen und dasselbe erst später in Benützung zu nehmen, und war die Gesellschaft nicht berechtigt, einseitig vom Vertrage abzusehen und entgegen dem noch bestehenden Rechte der Klägerin den reservierten Schlafwagenplatz weiter zu vergeben, weshalb die Gesellschaft verpflichtet ist, da die Erfüllung nicht mehr möglich ist, den aus der Nichterfüllung des Vertrages für die Klägerin entstandenen Schaden zu ersetzen. . . . . .

Gesetzgebung.

Deutsches Reich. Bekanntmachungen des Reichskanzlers:

Vom 18. November 1911, betr. Zusatzabkommen zu der Vereinbarung zwischen dem Deutschen Reiche und der Schweiz über die gegenseitige Anerkennung von Leichenpässen.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt 1911, S. 261. Z.-Bl. f. d. D. R., S. 720.)

Vom 25. November und 21. Dezember 1911, betr. die dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr beigefügte Liste.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt 1911 S. 266, 1912 S. 1. R.-G.-Bl. 1911 S. 959 und 1151.)

Vom 16. Dezember 1911, betr. Änderung der Anlage B zur Eisenbahn-Vehrkersordung.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt 1912 S. 1. R.-G.-Bl. 1911 S. 974.)

Bekanntmachung des Reichs-Eisenbahn-Amts:

Vom 6. Januar 1912, betr. Ergänzung und Änderung der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 17. R.-G.-Bl. S. 147.)

		E.-V.-Bl. Seite
Preußen. Erlasse des Ministers der öffentlichen Arbeiten:		
Vom 16. Dezember 1911, betr. Änderung der Gemeinsamen Bestimmungen für alle Arbeiter	(1911)	267

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:01 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	E.-V.-Bl. Seite
Vom 18. Dezember 1911, betr. Durchführung der Invaliden- und Hinterbliebenen-Versicherung auf Grund der Reichs-Versicherungsordnung . . . . . (1911)	269
Vom 27. Dezember 1911, betr. Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen . . . . . (1911)	271
Vom 28. Dezember 1911, betr. Erwerb von Grundstücken durch Gesellschaften usw., die außerhalb Preußens in einem deutschen Bundesstaat ihren Sitz haben (1911)	272

Schweiz. Anhang II zum Transportreglement der schweiz. Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen vom 1. Januar 1894 [1]). (Straßenbahnen.) (Vom Bundesrat genehmigt am 23. Dezember 1911.) Gültig vom 1. Februar 1912 an.

(Veröffentlicht in der Eidgenössischen Gesetzsammlung Nr. 2 vom 17. Januar 1912 S. 9.)

Der Anhang II zum Transportreglement ist maßgebend lediglich für die Beförderung von Personen und ihres Handgepäcks auf Straßenbahnen. Diese werden namentlich aufgeführt. Die Bestimmungen sind abgedruckt in der Zeitschrift für Kleinbahnen 1912 S. 92.

Frankreich. Gesetz vom 28. Dezember 1911, betr. Ergänzung des Gesetzes vom 21. Juli 1909 [2]) über die Bedingungen für die Pensionierung des Personals der großen Hauptbahnnetze.

(Veröffentlicht im Journal officiel de la République française Nr. 353 vom 29. Dezember 1911 S. 10 598.)

Artikel 1.

Die nach dem 1. Januar 1911 [3]) festgesetzten Pensionen der Eisenbahnbeamten, -angestellten und -arbeiter müssen für die Gesamtdauer der vor dem 1. Januar 1911 abgeleisteten Dienstjahre, gerechnet von dem Ablauf des ersten Jahres dauernder Beschäftigung gemäß Artikel 6 des Gesetzes vom 21. Juli 1909, mindestens betragen:

1. für die Beamten, die am 1. Januar 1911 einer Pensionsvorschrift nicht unterlagen, ein Achtzigstel des mittleren Gehalts oder Bezuges im Sinne des Artikels 8 des vorbezeichneten Gesetzes für jedes vor der Einführung der Pensionsvorschriften abgeleistete Dienstjahr, ausschließlich des ersten;

---

[1]) Archiv für Eisenbahnwesen 1894 S. 584, 771, 975.

[2]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1909 S. 1599.

[3]) Der 1. Januar 1911 war der Tag des Inkrafttretens des Gesetzes vom 21. Juli 1909 (Art. 9 (1) des Ges. v. 21. Juli 1909).

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:01 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

2. für die Beamten, auf die am 1. Januar 1911 eine Pensionsvorschrift bereits anwendbar war, ein Achtzigstel des mittleren Gehalts oder Bezuges für jedes vor der Einführung von Pensionsvorschriften abgeleistete Dienstjahr, ausschließlich des ersten, und ein Sechzigstel desselben mittleren Gehalts oder Bezuges für jedes nach der Einführung von Pensionsvorschriften abgeleistete Dienstjahr.

Überhaupt muß für die Eisenbahnbeamten, -angestellten und -arbeiter, deren mittlerer Gehalt oder Bezug im Sinne des Artikels 8 des Gesetzes vom 21. Juli 1909 1500 Frcs. nicht übersteigt, die Pension, die den vor dem 1. Januar 1911 liegenden Jahren dauernder Beschäftigung, ausschließlich des ersten, entspricht, für jedes vor der Einführung von Pensionsvorschriften liegende Jahr mindestens ein Achtzigstel und für jedes nach der Einführung von Pensionsvorschriften liegende Jahr mindestens ein Sechzigstel des genannten mittleren Bezuges im Sinne des Artikels 8 des Gesetzes vom 21. Juli 1909 betragen.

Die in den vorstehenden Absätzen festgesetzten Mindestsätze sind auch bei der Berechnung der Hinterbliebenenpensionen in Ansatz zu bringen.

Die Pension darf in keinem Fall überschreiten: für die Beamten, Angestellten und Arbeiter, die das Pensionssystem des Gesetzes vom 21. Juli 1909 gewählt haben oder ihm kraft Gesetzes unterliegen, die nach Artikel 4 jenes Gesetzes zu bestimmenden Höchstbeträge; für die Beamten, Angestellten und Arbeiter, die das Pensionssystem des Gesetzes vom 21. Juli 1909 nicht gewählt haben, die nach den zutreffenden Vorschriften zu bestimmenden Höchstbeträge.

Artikel 2.

Zur Beschaffung der erforderlichen Geldmittel für die Mehrbelastung durch dieses Gesetz werden die Eisenbahngesellschaften und die Staatseisenbahnverwaltung Schuldverschreibungen ausgeben, wenn ihnen dies nicht durch Entscheidung der Minister der öffentlichen Arbeiten und der Finanzen nachgelassen wird.

Die Vorschriften des dritten, vierten und fünften Absatzes des Artikels 10 des Gesetzes vom 21. Juli 1909 finden mit den von den Ministern der öffentlichen Arbeiten und der Finanzen zu bestimmenden Maßgaben entsprechende Anwendung.

Die von den Gesellschaften ausgegebenen Schuldverschreibungen sind innerhalb der Dauer ihrer Zulassung, die der Staatseisenbahnverwaltung innerhalb fünfzig Jahre rückzahlbar.

Die baren Lasten (Zinsen, Amortisation und sonstige Auslagen) der gehörig nachgewiesenen Anleihen sind von dem Überschuß der Betriebsrechnung vorweg abzuziehen.

Artikel 3.

Innerhalb zwei Monate nach Veröffentlichung dieses Gesetzes haben die Eisenbahnverwaltungen die infolge des Gesetzes erforderlichen neuen Vorschriften dem Minister der öffentlichen Arbeiten zur Genehmigung vorzulegen, der darüber nach dem durch das Gesetz vom 10. April 1902 abgeänderten Gesetz vom 27. Dezember 1890 Bestimmung treffen wird.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:01 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Artikel 4.

Alle diesem Gesetz entgegenstehenden Vorschriften werden aufgehoben.

Dieses vom Senat und der Abgeordnetenkammer beratene und angenommene Gesetz ist als Staatsgesetz auszuführen.

Gesetz vom 6. Januar 1912 betr. Gemeinnützigkeitserklärung eines Lokalbahnnetzes mit 1 m-Spur in den Departements l'Aube und l'Yonne.

(Veröffentlicht im Journal officiel de la République française Nr. 9 vom 10. Januar 1912 S. 301.)

Gesetz vom 24. Januar 1912, betr. Genehmigung eines am 6. September 1911 mit der Ostbahn abgeschlossenen Vertrages.

(Veröffentlicht im Journal officiel de la République française Nr. 24 vom 25. Januar 1912 S. 789.)

Der wesentliche Inhalt des zwischen dem Finanzminister, dem Minister der öffentlichen Arbeiten und der Ostbahngesellschaft abgeschlossenen Vertrages ist folgender:

Die Gesellschaft zahlt das Kapital der vom Staate nach dem Vertrage vom 11. Juni 1883 als Dividendenbürgschaft [1]) geleisteten Zahlungen im Betrage von 158 719 980,54 Frcs. — bereits vor der Fälligkeit — im Laufe des Jahres 1912, und zwar in 12 Teilen je am letzten Tage jedes Monats, zurück. In der genannten Summe ist nicht inbegriffen der Betrag von 10 Millionen Francs, mit dem die Ostbahn im Interesse guter Zufuhrwege nach dem Simplon sich an dem Kapital für die auf Schweizer Gebiet zwischen Moutier, Granges und Longeau geplante Linie gemäß dem Vertrage vom 1. und 9. Juli 1909 [2]) beteiligt, und um den die Schuld der Gesellschaft aus der staatlichen Dividendenbürgschaft vermindert worden ist. Die Gesellschaft zahlt jedoch auch fernerhin für diese 10 Millionen 4 v. H. Zinsen, ebenso wie die einzelnen Teile der Bürgschaftsschuld bis zur Rückzahlung jedes Teiles mit 4 v. H. weiter zu verzinsen sind. Die Gesellschaft kann zum Zwecke und in Höhe der Rückzahlung Schuldverschreibungen, rückzahlbar spätestens am 31. Dezember 1934 und verzinslich — abgesehen von der Amortisation — mit höchstens $3^3/_4$ v. H. ausgeben unter Bedingungen, die vom Finanz- und Arbeitsminister zu genehmigen sind.

Aus den Reinerträgen der Gesellschaft werden wie bisher die Zinsen, Amortisationsbeträge usw. für die Schuldverschreibungen vorweg entnommen; nur gehören hierzu jetzt auch die Zinsen, Amortisationsbeträge und Spesen der vorerwähnten Anleihe. Es bleibt auch bei der früher festgesetzten Summe (20 750 000 Frcs.), die sodann für die Dividenden der Aktionäre, nötigenfalls unter Garantiezuschüssen des Staates, aufzubringen sind. Während aber früher die Teilnahme des Staates an dem Reinüberschusse erst nach Erzielung eines weiteren, als Dividende zu verteilenden Überschusses (bei einer für Divi-

---

[1]) Archiv für Eisenbahnwesen 1884 S. 52.

[2]) Archiv für Eisenbahnwesen 1910 S. 508.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:01 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

denden zur Verfügung stehenden Gesamtsumme von mehr als 29 500 000 Frcs.) eintrat, findet vom 1. Januar 1912 bis zum 31. Dezember 1934 die sogenannte partage des bénéfices schon statt, wenn der Überschuß den vom Staate garantierten Dividendenbetrag von 20 750 000 Frcs. überschreitet.

Gesetz vom 24. Januar 1912, betreffend Gemeinnützigkeitserklärung einer Lokalbahnlinie von der Place Jules-Joffrin bis zur Porte de la Chapelle in Paris. (Verlängerung der Linie Porte de Versailles—Place Jules-Joffrin des Pariser Nord-Süd-Netzes.)

(Veröffentlicht im Journal officiel de la République française Nr. 25 vom 26. Januar 1912 S. 894.)

Peru. Eisenbahnbaugesetz vom 30. März 1904.

Art. 1. Der Kongreß verfügt den Bau folgender Eisenbahnlinien:

A. Von der Oroya nach Jauja und Huancayo;

B. Von Sicuani nach Cuzco;

C. Von einem zwischen La Oroya und dem Cerro de Pasco liegenden Punkte aus nach einem am Ucayali oder einem seiner Nebenflüsse liegenden Punkte, der während des ganzen Jahres für Dampfer erreichbar sein muß.

Art. 2. Wenn es der Regierung nicht gelingt, die zur Ausführung der Bestimmungen des vorigen Artikels nötigen Verträge zum Bau aller in jenem Artikel vorgeschlagenen Linien abzuschließen, wobei sich der Staat nur verpflichtet, die Zinsen für die darauf verwendeten Kapitalien aufzubringen, so soll nur die Linie nach dem Flußgebiet unter Verwendung des ganzen Ertrages der dazu angewiesenen Einnahmen gebaut werden.

Art. 3. Die Regierung soll den Bau dieser Linien in einer der folgenden Formen ins Werk setzen:

A. Durch Gewährung der Erlaubnis zum Bau und zum Betrieb auf 99 Jahre unter Garantie von 6 % Zinsen des verwendeten Kapitals auf 20 Jahre oder gegen eine feste jährliche Zahlung von 5 % Zinsen der Baukosten für höchstens 20 Jahre.

B. Durch einen Bauvertrag, der den Erbauern den dauernden Besitz der Linien zusichert und dem Staat eine einmalige Unterstützung bis zu 1 500 £ für das Kilometer auferlegt, ohne daß die Regierung sich verpflichtet, jährlich eine größere Summe zu zahlen als die im Artikel 4 dieses Gesetzes angegebene.

C. Durch einen Vertrag über den Bau für Rechnung der Regierung, indem der Staat die Kosten in jährlichen Raten zahlt, die innerhalb der Grenzen der zur Ausführung dieses Gesetzes verpfändeten Einnahmequellen bleiben.

D. Durch Ausführung des Baues auf dem Verwaltungswege oder in der durch Artikel 5 vorgesehene Form.

Art. 4. Für die Ausführung dieser Bauten oder zu deren Garantie sollen folgende Summen verwendet werden, die in den Etat der Republik aufgenommen werden müssen, nämlich:

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:01 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

im Jahre 1904 . . . . . 100 000 £,
„ „ 1905 . . . . . 150 000 £,
„ „ 1906 und den folgenden . 200 000 £,

die von dem Ertrage der für diesen Zweck mit ihrem ganzen Betrage zu verpfändenden Tabaksteuer abgesondert werden.

Art. 5. Die Regierung hat das Recht, die Bildung einer inländischen oder ausländischen Gesellschaft zu veranlassen, die die in diesem Gesetz vorgesehenen Eisenbahnlinien bauen oder in Betrieb nehmen soll.

Art. 6. Die Gesellschaft muß sich mit einem Kapital von wenigstens 100 000 £ bilden.

Art. 7. Das Gesellschaftskapital darf nur für den Bau der vereinbarten Linien verausgabt werden.

Art. 8. Nach Verausgabung von 50 % des Gesellschaftskapitals kann die Gesellschaft in- oder außerhalb des Landes auf den Inhaber lautende Obligationen bis zur Höhe der Summe ausgeben, auf die sich der von der Regierung genehmigte Voranschlag der Bauten beläuft.

Art. 9. Für die von der Gesellschaft auszugebenden Obligationen haften folgende Sicherheiten:

A. Die Summen, zu deren Zahlung sich die Regierung für den Bau der Linien beizutragen verpflichtet.

B. Die zu erbauenden Linien und ihr Ertrag.

C. Das Kapital der Gesellschaft.

Art. 10. Zur Ausgabe der genannten Obligationen bedarf die Gesellschaft der vorherigen Genehmigung der Regierung, welche die für die Ausgabe erforderlichen Vorschriften und Bedingungen feststellen muß.

Art. 11. Die Obligationen der Gesellschaft dürfen nicht unter einem Kurse von 90 % ausgegeben und für Verzinsung und Tilgung dürfen höchstens 8 % verwendet werden.

Art. 12. Die Regierung behält sich das Recht vor, die Baugesellschaft im Verwaltungswege zu liquidieren in folgenden Fällen:

A. Wenn im Geschäftsbetrieb der Gesellschaft sich Schwierigkeiten ergeben, die den Weiterbau der Linien verhindern oder verzögern.

B. Wenn zum Bau der Linien für den Staat wesentlich günstigere Vorschläge einlaufen sollten.

Art. 13. Wird die Gesellschaft im Verwaltungswege von der Regierung liquidiert, so hat letztere ihr zur völligen Entschädigung das verwendete Kapital bar zurückzuzahlen, zuzüglich einer Prämie von 20 % dieses Kapitals bei Eintritt des Falles A und einer Prämie von 50 % bei Eintritt des Falles B.

Die Prämie des Absatzes A kann nur dann gewährt werden, wenn die Schwierigkeiten, auf die sich der genannte Absatz bezieht, nicht der Gesellschaft zur Last fallen.

Art. 14. Die Regierung soll die Pläne und Kostenanschläge für die Linien sobald als möglich anfertigen lassen zu Lasten der Summen, die in diesem Gesetz für den Bau angewiesen sind.

Art. 15. Die Regierung soll für folgende Linien die Pläne und Kostenanschläge ausarbeiten lassen:

A. Von Huancayo nach Cuzco.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:02 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

B. Von einem zwischen Salaverry und Paita gelegenen Küstenpunkte nach einem für Dampfer während des ganzen Jahres zugänglichen Punkte am Marañon oder einem seiner Nebenflüsse.

C. Von einem Punkte der Linie Juliaca—Cuzco aus nach einem für Schiffe zugänglichen Punkte eines unserer Ströme im Süden des Landes.

Art. 16. Ebenso wird die Regierung ermächtigt, den Bau einer Eisenbahnlinie vom Hafen Paita nach einem über den Pongo de Manseriche hinausgelegenen Punkt am Marañon zu vergeben, indem sie dem Bauunternehmer nach seiner Wahl Minen, Gummiwälder und Ländereien übertragen kann, aber ohne die Summen in Anspruch zu nehmen, die durch dieses Gesetz für den Bau der genannten Linien bestimmt sind.

Art. 17. Die Konzessionen, die diesem Gesetz gemäß erteilt werden, sind ohne vorhergegangene Zustimmung der Regierung nicht übertragbar. Wird diese Bestimmung verletzt, so soll die Regierung die unter die Abschnitte A, B und C des Atrikels 3 fallenden Konzessionen für tatsächlich erloschen erklären und zur Liquidation gemäß Artikel 12 schreiten ohne die im Artikel 13 vorgesehenen Entschädigungen.

Gesetz vom 17. November 1911, betr. den Bau einer Eisenbahn nach Quiruvilca[1]).

Art. 1. Artikel 1 des Gesetzes vom 30. März 1904[2]) wird dahin erweitert, daß die in ihm enthaltene Bestimmung auf den Bau einer Eisenbahnlinie von Trujillo nach den Minendistrikten von Salpo und Quiruvilca auf Grund der Vorarbeiten des Ingenieurs Juan Velasquez Jimenez oder auf Grund anderer Vorarbeiten von Staatsingenieuren ausgedehnt wird.

Art. 2. Als Fonds zum Bau der genannten Linie sollen die im Artikel 4 genannten Gesetzes vorgesehenen angewiesen werden; der Bau dieser Eisenbahn ist also dort einzubegreifen.

Art. 3. Die Ausführung dieses Gesetzes soll den Bau der Eisenbahnlinien, die durch frühere Gesetze genehmigt worden sind, nicht beeinträchtigen.

---

[1]) Das durch diese Bahn zu erschließende Silber- und Kupferminengebiet ist als besonders reich bekannt.

[2]) Siehe oben.

Generated on 2019-07-31 14:02 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Bücherschau.

Besprechungen.

Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, herausgegeben von Dr. Freiherrn v. Röll, Sektionschef im k. k. österreichischen Eisenbahnministerium, in Verbindung mit zahlreichen Eisenbahnfachmännern. Zweite, vollständig neubearbeitete Auflage. Erster Band. Abdeckung bis Baueinstellung. Mit 278 Textabbildungen, 3 Tafeln und 4 Eisenbahnkarten. Berlin-Wien 1912. Urban und Schwarzenberg.

Als im Jahre 1890 der erste Band der ersten Auflage dieses Werkes im Buchhandel erschien, wurde es in dieser Zeitschrift (Jahrgang 1890, Heft 1, Seite 147 ff.) als ein mit ungeheurem Fleiß ausgearbeitetes, reichhaltiges Sammelwerk begrüßt, das, wenn es das halte, was der erste Band verspreche, in der Bibliothek keiner Eisenbahnverwaltung, ja keines Eisenbahnfachmannes fehlen dürfe. Daß diese Empfehlung eine wohl begründete gewesen ist und daß die weiteren Bände dem ersten gleichwertig waren, weiß jeder, der das siebenbändige Werk bei Erfüllung dienstlicher Aufgaben oder zu seiner Belehrung jemals zu Rate gezogen hat.

Seitdem sind über 20 Jahre verflossen, und es gibt wohl keinen Beruf oder Erwerbszweig im wirtschaftlichen Leben der Gegenwart, auf den das *πάντα ῥεῖ* (alles ist im Flusse) des griechischen Philosophen besser paßt, als das Eisenbahnwesen. Man denke nur an die Fortschritte im Eisenbahnbau, die seither gemacht sind — z. B. in der Verwendung von Beton und Eisenbeton —, man denke ferner an die Entwicklung des Signalwesens und an die überaus mannigfache Verwendung, die die Elektrizität auch sonst im Eisenbahndienst gefunden, man denke aber auch an die Fortschritte, die auf dem Gebiete des Verkehrsdienstes in Fragen des Fahrplans, der Wagenbeistellung, der Güterwagenbenutzung, der Vereinheitlichung der Abfertigung, der Erweiterung der Tarife usw. allerorten zu verzeichnen sind. Erwägt man dies alles, so bedarf es keiner Begründung, daß das Erscheinen

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:02 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

einer zweiten neubearbeiteten Auflage der Enzyklopädie eine gebieterische Notwendigkeit war, wenn anders man das verdienstvolle Werk nicht veralten und damit der Vergessenheit anheimfallen lassen wollte. Es ist daher auch zu wünschen, daß die weiteren Bände dem ersten in nicht allzu großen Abständen folgen werden.

Dem Herausgeber gebührt der Dank aller Fachgenossen, daß er sich trotz seiner vielseitigen und verantwortungsvollen amtlichen Tätigkeit abermals der aufreibenden Mühe unterzogen hat, die Herausgabe des Sammelwerkes zu leiten und die zahlreichen Mitarbeiter zu gewinnen, die ein solches Werk erfordert. Wie meisterhaft ihm dies gelungen ist, zeigt der jetzt erschienene erste Band, und dafür, daß die folgenden Bände ihrem Vorgänger gleichen werden, bürgt die dem Werke vorangestellte Liste der Männer, die die Bearbeitung des vielgestaltigen Stoffes übernommen haben.

Wie die erste, wird auch diese zweite Auflage das g a n z e Eisenbahnwesen in seinen technischen, wirtschaftlichen, administrativen und rechtlichen Beziehungen umfassen. Hierbei ist es in Anbetracht der zahlreichen Berührungspunkte, die das Eisenbahnwesen mit fast allen Zweigen der menschlichen Geistestätigkeit hat, nur natürlich, daß auch manche Materien aus anderen Gebieten — z. B. aus anderen Zweigen der Technik, der Finanzwissenschaft, der Verwaltung, des öffentlichen Rechts und des Handelsrechts — mehr oder minder weit in den Kreis der Erörterung gezogen worden sind. Aus dem ersten Bande sei hier beispielsweise auf die Artikel über Aktienwesen und Arbeiterwohnungen hingewiesen. Außerdem enthält das Werk wertvolle Darstellungen der Geschichte aller wichtigen Eisenbahnen der Erde sowie des Lebens und Wirkens bedeutender Eisenbahnfachleute.

Da das Werk in deutscher Sprache — mithin in erster Linie für Fachleute deutscher Zunge — geschrieben ist, nimmt naturgemäß in allen Artikeln, die sich nicht ausschließlich mit fremdländischen Dingen beschäftigen, die Schilderung der Verhältnisse in den Ländern des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen den breitesten Raum ein. Daneben zeigt sich aber überall das Bestreben, auch das, was außerhalb dieses Gebietes wissenswert ist, mitzuteilen. Daß hierbei hin und wieder — wie z. B. auf Seite 205 in dem Artikel „Arbeiterkarten“ bei den Mitteilungen über die russischen Bahnen — des Guten zuviel getan ist, während anderwärts die Schilderung ausländischer Verhältnisse eine eingehendere sein könnte, ist wohl bei der Fülle des Stoffes und den verschiedenen Neigungen der zahlreichen Mitarbeiter ein ebenso unvermeidlicher Mangel, wie der Umstand, daß nicht alle Artikel völlig gleichwertig sind und daß in manchen die technische, in manchen die administrative oder rechtliche Seite des Gegenstandes allzusehr in den Vordergrund der Darstellung getreten ist. So habe ich z. B. in dem sonst vortrefflichen Artikel „Bahnhofvorplatz“ eine Erörterung der recht-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:02 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

lichen Natur dieser Plätze vermißt, die der bekannte Leipziger Rechtslehrer Otto Mayer in interessanten Veröffentlichungen behandelt hat.

Besonders schwierig ist bei einer deutschen Enzyklopädie des Eisenbahnwesens die Aufgabe, die Stichworte auszuwählen, unter denen die einzelnen Artikel gebracht werden, weil vielfach die Fachausdrücke in den verschiedenen Ländern deutscher Zunge voneinander abweichen. So ist z. B. das Wort „Abwage" dem reichsdeutschen Leser nicht bekannt, während andererseits das Wort „Bahneinheit" für ein österreichisches Ohr so wenig geläufig klingen mag, daß deshalb davon abgesehen worden ist, diesen wichtigen deutschen Rechtsbegriff unter die Stichworte aufzunehmen (die Bahneinheit ist unter dem Stichwort „Bahngrundstücke" behandelt). Sehr wertvoll ist es, daß die Enzyklopädie neben dem deutschen Stichwort stets eine englische, französische und italienische Übersetzung enthält.

Wenn nachstehend noch einige leichte Beanstandungen erhoben werden, so möge hierin kein kleinlicher Tadel, sondern lediglich das Bestreben erblickt werden, dazu beizutragen, daß in dem schönen Werke unwesentliche Mängel bei Gelegenheit ausgemerzt werden.

A b f a h r t s - u n d A n k u n f t s a n z e i g e r:

Die Auffassung, daß die in England üblichen Uhrenanzeiger leicht zu Irrtümern Veranlassung geben, indem die Zifferblätter für wirkliche Uhren gehalten werden, werden Leute, die an diese Einrichtung gewöhnt sind, sicherlich nicht teilen. Das Vollkommenste in dieser Beziehung ist die große Uhrentafel auf dem Londoner Bahnhof Victoria Station der London-Brighton and South-Coast-Bahn.

A b o n n e m e n t s k a r t e n:

Die badischen Kilometerhefte sind infolge der deutschen Tarifreform vom Jahre 1907 abgeschafft worden.

A n s c h l u ß v e r s ä u m n i s:

Es wäre von Interesse, hier auch etwas über die Verhältnisse in England und in den Vereinigten Staaten zu erfahren.

A u s w a n d e r e r k o n t r o l l s t a t i o n e n:

Eine solche Station besteht auch in St. Ludwig bei Basel.

A u t o m a t e n:

Hier fehlt eine Erörterung der strittigen Frage, ob und inwieweit die Warenautomaten im Bahngebiet den gewerbepolizeilichen Vorschriften über die Sonntagsruhe unterliegen.

B a d e f a h r k a r t e n:

Karten nach Art der badischen Badefahrkarten werden auch von den Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen ausgegeben.

Generated on 2019-07-31 14:02 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Bahnhofbuchhandel:

Es hätte sich empfohlen, den Unterschied schärfer hervorzuheben, der zwischen der allgemeinen staatlichen Preßpolizei und den vertraglichen Rechten besteht, die die Eisenbahnverwaltungen sich wegen Auswahl der Bücher dem Bahnhofsbuchhändler gegenüber vorzubehalten pflegen.

Bahnhofwirtschaften:

Es ist nicht richtig, daß die Frage, ob und inwieweit die Bahnhofwirtschaften der Gewerbeordnung unterstehen, auch für die Regelung der Polizeistunde von Bedeutung ist. Sie ist dies nur für die Konzessionspflicht der Bahnhofwirtschaften und für die Dienst- und Ruhezeiten des dort beschäftigten Personals. Die Anordnung der Polizeistunde ist eine Äußerung der allgemeinen staatlichen Sicherheitspolizei.

Wie wir erfahren, werden die preußisch-hessischen Staatsbahnen das Buch in zahlreichen Exemplaren für ihre Direktionen und Ämter beschaffen, und es ist wohl nicht zweifelhaft, daß die anderen großen Verwaltungen deutscher Zunge das gleiche tun werden. Aber auch Privatbahnen, ja sogar alle Kleinbahnen, sollten das Buch erwerben und so ihren Beamten eine reiche Quelle zur Belehrung und beruflichen Weiterbildung eröffnen.

Renaud.

Pereire, Gustave. Essai sur une méthode de comptabilité des chemins de fer, première partie. Paris 1911. Gauthier-Villars.

Der Verfasser hat sich, wie er in der Vorrede bemerkt, lange Jahre hindurch eingehend mit den statistischen Veröffentlichungen der französischen Eisenbahnverwaltungen beschäftigt und macht an der Hand interessanter, mit großem Fleiß ausgearbeiteter Formeln den Vorschlag, diese Statistiken so umzugestalten, daß sie eine Ermittlung der Selbstkosten der Eisenbahnen für jede Beförderungsart — d. h. sowohl für die Personenbeförderung als auch für die verschiedenen Arten der Güterbeförderung — ermöglichen.

In dem Buche, das den ersten Teil eines breit angelegten Werkes bildet, werden zunächst die vorerwähnten allgemeinen Formeln für die Selbstkostenberechnung entwickelt und erläutert und sodann in ihrer Nutzanwendung dem Leser an einem Beispiel — den Betriebsergebnissen der französischen Ostbahn in den Jahren 1900 bis 1907 — vor Augen geführt. Der zweite Teil soll die Nutzanwendung auf den Betrieb der übrigen französischen Eisenbahnverwaltungen enthalten und durch Vergleichung der verschiedenen Ergebnisse Fingerzeige dafür geben, wo im Betriebs- und Verkehrsdienst sowie in den Beförderungspreisen Änderungen oder Verbesserungen am Platze sind.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:02 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Durch seine allgemeinen Erörterungen gewinnt das Werk, obwohl es ausschließlich auf französische Verhältnisse zugeschnitten ist, eine über den Bereich Frankreichs hinausgehende Bedeutung und verdient, auch in der deutschen Fachliteratur besprochen zu werden. Leicht verständlich ist das Buch freilich nicht, und es wird von Lesern ohne mathematische Vorbildung kaum in allen Teilen richtig erfaßt werden.

Den Ausgangspunkt der Erörterungen bildet ein Aufsatz, den der frühere Inspecteur général des ponts et chausseés, Charles Baume, im Jahre 1875 in der Zeitschrift Annales des Ponts (5me série tome X Seite 422—480) über die Selbstkosten des Betriebes der österreichischen Staatseisenbahnen veröffentlicht hat.

Pereire nimmt, indem er die Ausführungen von Baume erweitert und vertieft, für die Selbstkosten des Eisenbahnbetriebes vier Gruppen an, deren jede in anderer Weise auf die verschiedenen Beförderungsarten zu verteilen ist.

Die erste Gruppe sind die Kosten der Verzinsung und Tilgung des Aktienkapitals und der Anleihen, die nach dem bewegten Bruttogewicht (Bruttotonnenkilometer) — nicht dem Nettogewicht der Beförderungsgegenstände — verteilt werden. Für den Reisenden wird hierbei ein Durchschnittsgewicht von 70 kg angenommen. Die zweite Gruppe sind die allgemeinen Verwaltungskosten sowie die Kosten, die ohne Rücksicht auf die Größe des einzelnen Transportes „par le travail intérieur des gares" — in erster Linie also durch die Abfertigung — und „par la manutention et la surveillance dans les trains même" entstehen. Für sie wird eine Verteilung nach Abfertigungskilometern vorgeschlagen.

Die dritte Gruppe sind die Kosten der Bahnunterhaltung usw., für die als Teilungsmaßstab die Zahl der Zugkilometer — die Zahl der Wagenachskilometer wäre wohl ein richtigerer Maßstab — verwandt wird, und die vierte Gruppe sind schließlich die eigentlichen Betriebskosten, deren Verteilung nach dem bewegten Bruttogewicht in Verbindung mit dem durch die Buchstaben f (grande vitesse) und f^1 (petite vitesse) bezeichneten Kraftaufwand (effort de traction) erfolgen soll.

Es ist hier nicht der Ort, auf die Einzelheiten der Berechnungen einzugehen, die gewiß, wie Verfasser selbst unumwunden zugibt, in mancher Beziehung anfechtbar sind. Gibt es doch eine große Anzahl von Fachleuten, die eine Berechnung der Selbstkosten für die einzelnen Beförderungszweige wegen der Vielseitigkeit des Eisenbahnbetriebes überhaupt für unausführbar erklären. Pereire nimmt für seine Berechnungsweise, die sich, ebenso wie für das ganze Bahnnetz, auch für jeden Zug und für jede Strecke gesondert verwenden läßt, in Anspruch, daß sie die genauesten Ergebnisse liefert, die überhaupt denkbar sind, und hebt mit Recht hervor, daß sich eine gründliche

Generated on 2019-07-31 14:02 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Untersuchung der Selbstkosten unter allen Umständen schon deshalb lohne, weil nur dann, wenn die Selbstkosten einer Beförderungsart bekannt seien, die Eisenbahnverwaltungen mit Sicherheit ermessen könnten, wie weit sie mit Tarifermäßigungen herabgehen dürfen, die sie zur Belebung des Verkehrs und zur Schaffung neuer Verkehrsmöglichkeiten — und damit zugleich zur Hebung ihrer eigenen Einnahmen — für angezeigt halten.

Das Ergebnis der Nutzanwendung auf die französische Ostbahn für das Rechnungsjahr 1900 ist, daß die Selbstkosten dieser Bahn betragen haben:

1. im Personenverkehr 3,289 centimes für das Personenkilometer,
2. im Verkehr der „accessoires de grande vitesse" (Gepäck, Hunde, messageries, Postpakete, Milch, Lebensmittel, Fahrzeuge, Tiere) 77,81 centimes für das Tonnenkilometer (nicht 7,781, wie es infolge eines störenden Druckfehlers in der Zusammenstellung auf Seite 68 heißt),
3. im Güterverkehr 3,379 centimes für das Tonnenkilometer,
4. im Verkehr der „accessoires de petite vitesse", die nur eine untergeordnete Bedeutung haben, 7,54 centimes für das Tonnenkilometer.

Im Anschluß an diese Zahlen legt Pereire dar, wie die Selbstkosten sich gestalten würden, wenn im Personenverkehr die Platzausnutzung (28,067%) und im Güterverkehr die Ausnutzung des Ladegewichts (grande vitesse 9,045%, petite vitesse 39,25%) eine bessere würde. Das Interessanteste an seinen Ausführungen ist aber die Darlegung, daß die außerordentlich hohen, die Einnahmen um 30 Millionen Franken übersteigenden Selbstkosten, die die Beförderung der „accessoires de grande vitesse" nach seiner Ansicht verursacht, in der Hauptsache nicht auf mangelhafte Ausnutzung des Ladegewichts, sondern auf die große Zahl von Einzelabfertigungen kleiner Sendungen zurückzuführen sind, wie sie nur bei dieser Beförderungsart vorkommen. Sein Vorschlag geht daher dahin, hier durch Schaffung von Ausnahmetarifen, soweit als möglich, die Bildung von Sammelladungen stark zu begünstigen. Er ist der Meinung, daß beim Bestehen derartiger Tarife Spediteure und Lagerhäuser sich leicht finden werden, die die Zusammenfassung von Sendungen betreiben und dadurch belebend auf den Verkehr einwirken. Die Bedeutung eines „système de groupage" sei um so größer, weil eingehende Untersuchungen für einzelne Züge bewiesen, daß die Selbstkosten der „accessoires de grande vitesse" bei langen Entfernungen, z. B. Bordeaux—Paris, Marseille—Paris, stark abnähmen. Große Sendungen auf weite Entfernungen, wie sie nur ein Spediteur zusammenbringen könne, seien daher das Ziel, das die französischen Eisenbahnverwaltungen im Auge behalten müßten, um diese Beförderungsart aus einer verlustreichen allmählich zu einer gewinnbringenden umzugestalten.

Generated on 2019-07-31 14:02 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Durch diese Ausführungen tritt Pereire in einen gewissen Gegensatz zu der Verkehrspolitik der meisten französischen Eisenbahnverwaltungen und zu den in der französischen Fachliteratur herrschenden Anschauungen über den Wert eines „système de groupage". Die französischen Gütertarife kennen in ihrer Mehrzahl nicht die starke Spannung, die in Deutschland zwischen den Sätzen des Stückgut- und Wagenladungsverkehrs allgemein besteht. Auch in der französischen Literatur begegnet man meistens der Meinung, daß die tarifarische Begünstigung der Sammelladungen, ohne dem Publikum, namentlich dem an kleineren Orten, merkliche Vorteile zu bringen, in der Hauptsache den Spediteuren auf Kosten der Eisenbahnen Einnahmen zuführe, die letztere ohne allzu hohe Selbstkosten durch eigene Arbeit erwerben könnten.

(Vgl. Colson, transports et tarifs, troisième edition 1908 Seite 570 ff. und 759 ff.; ferner Mange, note sur le groupage des marchandises en Allemagne in der Revue générale des chemins de fer Jahrgang 1890 I Seite 1.)

Dieser Standpunkt ist freilich auch in Frankreich nicht unangefochten geblieben, und die französischen Grenzverwaltungen haben unter dem Einfluß ihrer deutschen und schweizerischen Nachbarn gleichfalls Tarife eingeführt, die das Speditionsgewerbe begünstigen. Das Pereiresche Buch bedeutet einen weiteren Schritt in dieser Entwicklung, indem es für die Berechtigung eines „système de groupage" — wenigstens für die accessoires de grande vitesse — den statistisch-rechnerischen Nachweis erbringt.

Einen weiteren Beweis hierfür kann man in der eigenartigen Entwicklung erblicken, die die Beförderung der Güter, die in Frankreich zu den accessoires de grande vitesse gerechnet werden, in den Vereinigten Staaten von Amerika genommen hat. Dort ist durch die Bildung der sogenannten Expreßgesellschaften diese Beförderung ganz losgelöst von der Tätigkeit der eigentlichen Eisenbahngesellschaften, und es kann keinem Zweifel unterliegen, daß die Expreßgesellschaften zur Verringerung ihrer Betriebskosten (für Abfertigung, Umladung und Beförderung) das Sammeln der Güter in hohem Maße betreiben. (Vgl. Archiv 1912 Seite 141 ff.) *Renaud.*

Eger, Dr. jur. Georg, Geheimer Regierungsrat. Das Gesetz über die Enteignung von Grundeigentum vom 11. Juni 1874. Zweiter Band. Dritte Auflage. Breslau 1911, J. U. Kerns Verlag (Max Müller). XXIII und 689 Seiten. 8°. Preis 18 ℳ.

Die zweite Auflage des vorliegenden Bandes hat Pannenberg in dieser Zeitschrift, Jahrgang 1903, S. 218 ff., einer ausführlichen Besprechung

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:02 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

unterzogen, auf die hier im allgemeinen verwiesen werden kann. Daß der Umfang des Buches — ohne Einrechnung der erstmals hinzugefügten Anlagen — wieder um einige dreißig Seiten angewachsen ist, muß bedauert werden. Bei den vielfältigen Wiederholungen, die noch immer die Übersichtlichkeit beeinträchtigen, hätte es sich wohl ermöglichen lassen, durch Streichungen den Raum für das neu Aufzunehmende zu gewinnen.

Von den Beanstandungen Pannenbergs ist die auf die Beschleunigungserlasse von 1899 und 1902 bezügliche insofern erledigt, als Eger seinen Widerspruch gegen die Anwendung von Landesverwaltungsgesetz § 117 auf materielle Beschlüsse im Enteignungsverfahren nicht mehr aufrecht erhält (S. 139, 271). Was dagegen die Auslegung der §§ 16, 46 des Enteignungsgesetzes anlangt, so ist Eger bei seiner Ansicht verblieben, daß bei dem Vorhandensein von Realberechtigten eine Einigung zwischen Unternehmer und Eigentümer nicht ausreicht, um die vollständige Durchführung des gesamten Enteignungsverfahrens — förmliche Planfeststellung, Entschädigungsfeststellung, Vollziehung — entbehrlich zu machen. Ohne mich auf die Einzelheiten dieser sicherlich nicht unzweifelhaften Frage einzulassen, muß ich doch meiner Verwunderung darüber Ausdruck geben, daß Eger — wenigstens soweit ich habe feststellen können — die Pannenbergsche Kritik vollständig mit Stillschweigen übergangen und bei der Neubearbeitung auch solche Änderungen unterlassen hat, die meines Erachtens durch den Inhalt der Kritik unbedingt geboten waren. Dahin rechne ich zunächst die Bemerkung Seite 82 oben (2. Aufl. ebenfalls Seite 82): „A. M. mit Unrecht Fritsch 515 ff. und Pannenberg 1172 ff." In ihrem Zusammenhange mit dem Vorangehenden kann, wie P. mit Recht hervorhebt, diese Bemerkung nur dahin verstanden werden, daß wir beide — Pannenberg und ich — das Interesse auch des Eigentümers (nicht nur der Realberechtigten) an der förmlichen Planfeststellung hätten verneinen wollen, und davon ist gar keine Rede. Ebenso hätte es sich dringend empfohlen, Seite 212 (2. Aufl. S. 210) entweder die Parenthese: „— falls sie nicht zur Regelung der Rechte Dritter erfolgt —" ganz zu streichen oder doch klarzustellen, daß diese Worte nicht den Gesetzesmaterialien entnommen sind, sondern Egers eigene Auffassung zum Ausdruck bringen. Am bedenklichsten aber finde ich es, wenn E. Seite 520 wiederum (2. Aufl. S. 494) seinem Gegner P. die Äußerung, eine Gesetzesvorschrift sei „nicht wörtlich zu nehmen", in den Mund legt, obwohl P. in seiner Kritik Seite 225 feststellt, daß er diese Worte nirgends gebraucht hat.

Des weiteren hätten im Hinblick auf die Ausführungen Pannenbergs S. 228 die Angaben des Buches S. 138 (auch S. 159, 172, 356) über den Inhalt des reichsgerichtlichen Urteils vom 15. Mai 1897 berichtigt werden müssen. Es handelt sich hier darum, ob im Falle unrechtmäßiger Inanspruch-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:02 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

nahme eines Grundstücks für Eisenbahnzwecke dem Eigentümer ein Anspruch auf Rückgabe zusteht. Daß in dieser Frage angesichts der vom Reichsgerichte neuerdings wiederholt vertretenen entgegengesetzten Auffassung Eger seine Meinung nicht ausreichend begründet, habe ich schon in meiner Besprechung des ersten Bandes im Archiv 1911 S. 864 erwähnt.

Unter Übergehung einiger Erinnerungen Pannenbergs, deren Gegenstand von geringerer Wichtigkeit ist, möchte ich im Anschlusse hieran noch eine Reihe von P. nicht erörterter Punkte berühren.

Die Vorschrift in Art. 12 § 2 des preußischen Ausführungsgesetzes zum B. G. B. gestattet für den obligatorischen Eigentumsübertragungsvertrag in gewissen Fällen, daß die Beurkundung statt durch den Richter oder Notar durch einen anderen Beamten erfolgt. Diese Vorschrift gilt, von der in Art. 12 § 1 Abs. 2 desselben Gesetzes abweichend, nicht nur für Grundstücke, die der Enteignung unterliegen, sondern allgemein und durfte deshalb nicht, wie Seite 60/61 des Buches geschehen, unter die für den Grunderwerb bei Enteignungen vorgesehenen Ausnahmen eingereiht werden.

Seite 185 erklärt es E. für nicht zulässig, den § 23 des Enteignungsgesetzes auf Wasserleitungen für Eisenbahnbetriebszwecke anzuwenden. Ohne auf die sonstige, m. E. gleichfalls anfechtbare Begründung dieser Ansicht einzugehen, stelle ich nur fest, daß das reichsgerichtliche Urteil vom 30. November 1900, auf das sich E. beruft, zur Auslegung des preußischen Enteignungsgesetzes nicht herangezogen werden darf, weil es sich auf französisches Recht bezieht.

Zutreffend sind die Ausführungen (S. 285), mit denen die Annahme Koffkas bekämpft wird, daß die Entscheidung darüber, ob die Entschädigung zu zahlen oder zu hinterlegen ist, im Entschädigungsfeststellungsbeschlusse getroffen werden müsse.

An mehreren Stellen des Werkes (S. 303, 385, 425) wird die Frage erörtert, ob der Unternehmer in Dringlichkeitsfällen mit der Zahlung oder Hinterlegung der Entschädigung einen Vorbehalt verbinden muß, wenn er sein Recht zur Beschreitung des Rechtsweges und zur Rückforderung des Betrages wahren will, um den im Rechtswege die Entschädigung herabgesetzt wird. Dem heutigen Rechte (B. G. B. § 814), demzufolge die Frage zu verneinen ist, hat der Verfasser aber nur eine der drei Stellen (S. 385) angepaßt. (Die häufigen Wiederholungen sind eben nicht nur störend, sondern auch gefährlich.)

Wie schon bei der Besprechung des ersten Bandes erwähnt, vertritt Eger noch immer die Theorie vom Zwangskaufe. Sie spielt auch im zweiten Bande eine Rolle und liegt namentlich den Erörterungen über die Verzinsung der Entschädigung (S. 410 ff.) zugrunde. Hier folgert der Verfasser aus ihr, daß „der Unternehmer auf die in der Zwischenzeit zwischen Zahlung

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:02 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

(Hinterlegung) und dem Vollzuge der Enteignung, d. i. der Besitzeinweisung entstehenden Zinsen Anspruch hat" (S. 411). Was soll das heißen? Bei der Zahlung (oder Hinterlegung) kann doch der Unternehmer nichts abziehen, weil sonst die Enteignung nicht würde ausgesprochen werden und er überdies ja nicht ahnen kann, wann der Enteignungsbeschluß ergehen wird. Eger muß also dem Unternehmer den „Anspruch" darauf zugestehen wollen, daß ihm nach der Enteignung die Empfänger der Entschädigung die Zwischenzinsen wieder herauszahlen. Mit dieser Theorie wird Eger wohl allein stehen, jedenfalls ist aus den 4 Reichsgerichtserkenntnissen, die er Seite 412 als Beweis aufführt, nichts für sie zu entnehmen.

Anhangsweise sind das Fluchtliniengesetz, ein Auszug aus dem Wasserstraßengesetz vom 1. April 1905 und das Ostmarkengesetz vom 20. März 1908 abgedruckt. *Fr.*

Das Wichtigste über Bau und Einrichtung der Eisenbahnwagen. Ein Leitfaden für den technischen Unterricht des Zugbegleit- und Wagenaufsichtspersonals sowie der Eisenbahnanwärter und Eisenbahnpraktikanten. Bearbeitet bei der Königl. Eisenbahn-Werkstätteninspektion Cannstatt. Mit 10 Textabbildungen und einem Anhang von 46 Figuren. 2. Auflage Stuttgart 1911. J. B. Metzlersche Buchhandlung und Buchdruckerei. Geb. in Leinen 4 ℳ.

Das Buch gibt zunächst eine kurze Beschreibung der wichtigeren im Eisenbahnwagenbau verwendeten Baustoffe und der Betriebsmaterialien für Wagen. Sodann behandelt es den Anstrich der Eisenbahnwagen, die allgemeine Einrichtung der verschiedenen Wagentypen, die Anschriften an den Wagen, die Reinigung und Desinfektion, die regelmäßig wiederkehrende Untersuchung, den Aufbau des Wagenkastens, das Untergestell, die Achsen, Lager, Federn, Zug- und Stoßvorrichtungen, die Bremsen, die Heizung, Lüftung und Beleuchtung der Wagen. Nur das Wichtigste und Wissenswerteste ist in gedrängter Kürze und in elementarer, leicht faßlicher und anschaulicher Darstellungsweise angegeben, entsprechend dem Zweck, dem das Buch, wie im Titel angegeben, dienen soll. — Leider zu häufig kann man im Betriebe beobachten, daß vorzügliche, unter Aufwand erheblicher Kosten eingebaute Einrichtungen nur deshalb ihren Zweck nicht erfüllen, weil das Personal nicht mit ihnen umzugehen versteht. Auf eine gute Ausbildung des Personals in der Kenntnis der ihm anvertrauten Einrichtungen kann daher nicht Wert genug gelegt werden. Hierfür bietet das vorliegende Buch ein gutes Hilfsmittel, wenn es auch hauptsächlich den württembergischen Verhältnissen Rechnung trägt und dadurch für andere Eisenbahnverwaltungen besonders, soweit es dem Selbstunterricht dienen soll, etwas

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:02 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

an Wert verliert. So vermißt man vom preußischen Standpunkt aus z. B. eine Darstellung der Drehgestelle amerikanischer Bauart, die von der preußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung zur Zeit ausschließlich beschafft werden, und eine Darstellung der Knorrbremse, die bei letzterer Verwaltung zur Zeit bereits in sehr-großem Umfange im Betriebe ist. Auch sind Einrichtungen nicht württembergischer Wagen nicht immer richtig dargestellt, z. B. wenn gesagt wird, daß bei den preußischen Wagen die Lüftung durch das Gehäuse der Gaslampen erfolge; diese Bauart wird bereits seit Jahren nicht mehr verwendet. Für den den Stoff beherrschenden Lehrer fallen solche Ungenauigkeiten jedoch weniger ins Gewicht, da er die Ausführungen des Buches jederzeit berichtigen und ergänzen kann. Das Buch wird ihm daher einen guten Anhalt für den Unterricht liefern.

A.

Parnemann, H., Kgl. Technischer Eisenbahnsekretär. Die Preußische Dampflokomotive, ihre Zugkräfte und wirtschaftliche Ausnutzung. Cöln 1911. Th. Fuhrmann. 152 S. Preis geb. 3,50 *M*.

Für die Inbetriebnahme und den Betrieb von Dampflokomotiven sind eine Reihe von Vorschriften und Bestimmungen herausgegeben, deren Kenntnis für alle die von Wichtigkeit ist, die mit dem Bau und dem Betrieb der Lokomotiven zu tun haben. Alle diese Bestimmungen hat der Verfasser, der lange Zeit auf diesem Gebiete tätig gewesen ist, in kurz gedrängter Form zusammengetragen, so daß ein kleines Handbuch für die im Eisenbahndienst beschäftigten Betriebs- und Maschinentechniker entstanden ist. Aber nicht allein diesen, sondern auch den Verwaltungsbeamten bei den Haupt-, Klein-, Neben-, Lokal- und Privatanschlußbahnen, bei den Stadt- und Gemeindeverwaltungen, den Ingenieuren in Lokomotivfabriken usw. gibt es ein Mittel in die Hand, die Leistungen der Lokomotive, ihre wirtschaftliche Ausnutzung und Verwendung, ihre Bau- und Betriebskosten kennen zu lernen und zu beurteilen. Die verschiedenen Lokomotivbauarten, die Anforderungen, die bei der Auswahl einer Lokomotivgattung zu stellen sind, die Vorschriften, die sich auf die Erteilung der Genehmigung zur Inbetriebnahme beziehen, sowie kurze Angaben über die Betriebskosten, den Kohlen- und Wasserverbrauch der Lokomotiven finden hinreichende Erörterung. Über die Ermittlung der Leistungsfähigkeit sind kurze und klare Berechnungen aufgestellt und mit den Ergebnissen von Versuchsfahrten verglichen. Für die Aufstellung von Fahrplänen und für Wirtschaftlichkeitsberechnungen dürften die Leistungsermittlungen von besonderem Nutzen sein. Kurz und

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:02 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

mit Verständnis zusammengetragenes Material gibt über viele Fragen schnell Auskunft, deren Beantwortung sonst viel Mühe und Arbeit kostet.

Das Handbuch ist mit einer Einleitung des Wirklichen Geheimen Oberbaurats Müller versehen, in der besonders auf die Vorzüge des Werkes hingewiesen wird. Allen, die mit dem Bau und Betrieb von Lokomotiven zu tun haben, kann es nur empfohlen werden. *v. H.*

Bohr, Hans, Oberrevident der k. k. österr. Staatsbahnen. Leitfaden des österreichisch-ungarischen und internationalen Eisenbahntarifwesens. Wien 1911. Alfred Hölder. V. und 50 S. 8°. Preis 1,10 ℳ.

Das Buch ist für Unterrichtszwecke bestimmt. Es soll dem Lehrer behilflich sein bei der Erläuterung der einzelnen Eisenbahntarife, und es werden darin die wesentlichsten Grundsätze der Tarifbildung — nach den bekannten Lehr- und Handbüchern — sowie die wichtigsten in Österreich geltenden gesetzlichen und sonstigen Bestimmungen kurz zusammengestellt. *v. d. L.*

Schumacher, Hermann, o. ö. Professor an der Universität Bonn. Weltwirtschaftliche Studien. Vorträge und Aufsätze. Leipzig. 1911. Veit & Comp. X. und 574 S. Preis 12 ℳ.

Unter dem vorstehenden zusammenfassenden Titel sind 11 früher meist bereits veröffentlichte Arbeiten, teils Abhandlungen, teils Gelegenheitsvorträge und Reden vereinigt, die verschiedenen Zeiten und Anlässen entstammen, von denen aber der Verfasser, wie er im Vorwort bemerkt, annimmt, „daß der rote Faden einer einheitlichen Auffassung sie miteinander zu einem gewissen Ganzen verknüpft". In den umfangreichsten Aufsätzen werden von ihm die Erfahrungen und das weitschichtige Material, das er auf seinen wiederholten Studienreisen in Amerika und in Ostasien mühevoll gesammelt hat, verarbeitet. Hierher gehört der zuerst in den Jahren 1895 und 1896 in Conrads Jahrbüchern erschienene ausgezeichnete Aufsatz über die Organisation des Getreidehandels in den Vereinigten Staaten (S. 209 bis 400), in dem eine der allerschwierigsten und verwickeltsten wirtschaftlichen Erscheinungen dieses Landes mit glänzender Beherrschung des sehr spröden Stoffes in geradezu anziehender Weise dem Leser vor Augen geführt wird. Eine sehr schöne, kürzere Abhandlung ist die darauf folgende: Die Wanderungen der Großindustrie in Deutschland und in den Vereinigten Staaten (S. 406—426), in der die Ähnlichkeiten und die Verschiedenheiten

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:02 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

dieser Bewegung in den beiden großen Industrieländern geschildert werden und versucht wird, sie aus ihren wirtschaftlichen und geographischen Verhältnissen zu erklären. Der Aufsatz über die Organisation des Fremdhandels in China wird gerade in der Gegenwart besonders lehrreich sein, wo die Frage entschieden werden muß, wie sich die neue Regierung in China mit dieser Organisation abfinden wird. In diesen Gedankenkreis gehört dann ein Vortrag, den der Verfasser im Jahre 1901 im Institut für Meereskunde über deutsche Schiffahrtsinteressen im Stillen Ozean gehalten hat. Er schildert hier zunächst treffend die umwälzende Wirkung des Suezkanals, durch dessen Erbauung der deutschen Schiffahrt erst der Weg zu den Häfen des Stillen Ozeans frei gemacht ist, auf dem dann unsere großen Schiffahrtsgesellschaften so glänzende Erfolge erzielt haben. Mit der Binnenschiffahrt in Deutschland beschäftigt sich das Referat über die finanzielle Behandlung der deutschen Binnenwasserstraßen, mit dem Prof. Schumacher im Jahre 1905 in Mannheim die Verhandlungen des Vereins für Sozialpolitik über diese Frage eingeleitet hat. Das Referat fand allgemeinen Beifall wegen seiner streng sachlichen Behandlung der umstrittenen Frage und hat viel beigetragen zur Klärung der Anschauungen.

Die drei ersten Aufsätze behandeln Geld- und Bankfragen. Unter diesen hat mich besonders der erste über die Ursachen der Geldkrisis von 1907 gefesselt.

Die letzten Arbeiten sind als Anhang abgedruckt. Der Verfasser spricht sich recht skeptisch aus über die Errichtung deutscher Handelskammern im Auslande. Dagegen steht er der Errichtung einer Reichshandelsstelle in Deutschland in einem in der Generalversammlung des Bundes deutscher Industrieller im Jahre 1898 gehaltenen Referat freundlich gegenüber, ohne die persönlichen und die sachlichen Schwierigkeiten einer solchen Einrichtung zu verkennen. In dem Aufsatz: Weltwirtschaftliche Aufgaben im Unterrichtswesen und in der Wissenschaft sind drei Reden zusammengestellt, die der Verfasser bei der Eröffnung der städtischen Handelshochschule in Cöln im Jahre 1901 über die Eigenart und die Bedeutung der Handelshochschule, im Jahre 1909 über die Begründung einer rheinischen Akademie der Wissenschaften (woraus m. W. bis jetzt nichts geworden ist) und (in englischer Sprache) am 22. September 1909 in New York über den Professorenaustausch gehalten hat. Der Verfasser war der erste deutsche sog. Roosevelt-Professor, der an der Columbiauniversität in New York ein Semester lang gewirkt hat.

Ich beschränke mich auf diese Angabe des Inhalts des bedeutenden Buches. Wir danken dem Verfasser, daß er diese ausgezeichneten Arbeiten, die an den verschiedensten Stellen veröffentlicht und infolgedessen schwer zugänglich waren, neu herausgegeben hat. Auf eine kritische Besprechung

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:02 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

einzelner Aufsätze einzugehen, habe ich keinen Anlaß. Die reichen Kenntnisse, die maßvollen, von jeder Parteileidenschaft freien Anschauungen des Verfassers treten überall wohltuend hervor. Jedermann, der an dem Studium ernster volkswirtschaftlicher Fragen Freude hat, wird diese Aufsätze mit Genuß lesen.

Nur eines möchte ich noch bemerken: Schumacher verbindet mit dem Ausdruck Weltwirtschaft nicht den Sinn, der ihm neuerdings von einzelnen Lehrern der Volkswirtschaft untergelegt wird, die zwischen Weltwirtschaft und Volkswirtschaft einen Gegensatz konstruieren wollen. Wenn ich den Verfasser richtig verstehe, so hat er den Titel nur deswegen gewählt, weil die meisten der von ihm erörterten Fragen nicht ein einzelnes Land, sondern alle zivilisierten Nationen mehr oder weniger bewegen, und fast in allen Aufsätzen wirtschaftliche oder sonstige Verbindungen verschiedener Staaten und Völker uns vor Augen geführt werden.

A. v. d. L.

Hennig, Richard, Dr. phil. Deutschlands Anteil am Weltverkehr. Zweite Auflage. Berlin 1911. Allgemeiner Verein für Deutsche Literatur (Hermann Paetel Verlag, G. m. b. H.).

Das Buch enthält eine Anzahl zum Teil bereits an anderen Stellen erschienener Aufsätze über wirtschaftliche Fragen (See- und Flußschiffahrt, Bahnbauten im Ausland, Ausnutzung der Wasserkräfte, Post- und Seekabelwesen, Funkentelegraphie, Telephonverkehr) und will, ohne erschöpfend zu sein, zu der Erfüllung der „national wichtigen Aufgabe" beitragen, „ausreichendes Verständnis von den Tatsachen des großen Weltverkehrs im deutschen Volk zu verbreiten". Es handelt sich nicht um ein wissenschaftliches Werk, sondern um eine Anzahl für die Gesamtheit der Gebildeten geschriebener Abhandlungen, bei deren Abfassung es weniger auf gründliche und erschöpfende, als auf gefällige Darstellung der aufgeworfenen Fragen ankam. Der in wirtschaftlichen Dingen bewanderte Leser wird daher aus dem Buche kaum etwas Neues erfahren; dem Verfasser kann aber das Zeugnis nicht versagt werden, daß er es versteht, an sich trockene Gegenstände anregend und leicht faßlich darzustellen. Der Titel „Deutschlands Anteil am Weltverkehr" ist freilich mehr volltönend als richtig. Die Aufsätze „Deutschlands Binnenschiffahrtsstraßen" und „Elektrischer Bahnbetrieb in Deutschland und Ausnutzung der natürlichen Wasserkräfte Deutschlands" behandeln das innerdeutsche Wirtschaftsleben, keine weltwirtschaftlichen Fragen. Leider hat der Verfasser vor Herausgabe der zweiten Auflage nicht die Zeit gefunden, die ziemlich zahlreichen stilistischen Unebenheiten zu beseitigen, die an die Sprache eilig geschriebener Zeitungsaufsätze er-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:02 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

innern. Auch sachliche Flüchtigkeiten finden sich hin und wieder. Ein Blittersdorf bei Straßburg (Seite 36) gibt es nicht, sondern nur ein Plittersdorf in Baden, gegenüber von Selz, ziemlich weit unterhalb Straßburgs. Ferner ist nicht einzusehen, weshalb in Deutsch-Ostafrika durch den Bau der Eisenbahn von Dar es Salaam nach Tabora der Trägerdienst auf der Strecke von Tabora nach Muanza am Victoria Nyanza entbehrlich werden sollte (Seite 103)! In dem Aufsatze über Post- und Seekabelwesen finden sich auf Seite 248 und 251 unnötige Wiederholungen. Sicherlich würde es ferner den Wert des Buches erhöht haben, wenn Verfasser übertreibende Behauptungen unterlassen hätte. Hierzu gehört z. B. die Bemerkung auf S. 228, daß „der fast undurchdringliche Wirrwarr der früheren Postzustände in Deutschland in mancher Beziehung an die Kompliziertheit des gegenwärtigen deutschen Eisenbahnwesens erinnere". Desgleichen die Behauptung, daß „durch die viel zu späte Inangriffnahme einer Auswertung der vorhandenen Wasserkräfte dem deutschen Nationalvermögen sehr große Summen verloren gegangen seien, die voraussichtlich gespart worden wären, wenn die Großmacht der Technik in den staatlichen Verwaltungen in einer auch nur einigermaßen ihrer Bedeutung entsprechenden Weise vertreten wäre". (Seite 213.) Auch die Bemerkung, daß „Lothringen sich noch immer wirtschaftlich mehr mit Frankreich als mit Deutschland verwachsen fühle" (Seite 78), würde Verfasser sicherlich nicht gemacht haben, wenn er sich eingehender mit der Entwicklung der Lothringer Eisenindustrie beschäftigt hätte. *Renaud.*

Schiff, Emil. Die Schnellbahnfrage. Eine wirtschaftlich-technische Untersuchung auf Grund des Schnellbahnplanes Gesundbrunnen—Rixdorf. Verlag von M. Krayn, Berlin. 1912. Preis 1 ℳ.

Wenngleich bereits seit Jahrzehnten Erfahrungen mit elektrischen Großstadtschnellbahnen der verschiedensten Systeme vorliegen, ist man heute weiter denn je davon entfernt, einen anerkannt besten Typ dafür zu besitzen. Das Ideal wäre eine Bahn, die nicht nur billig in den Anlagekosten wäre, um niedrige Tarife und hinreichende Verzinsung zu ermöglichen (Hochbahnen, Schwebebahnen), sondern die auch den Straßenverkehr, die anliegenden Grundstücke, das Straßenbild nicht beeinträchtigte (Tiefbahnen, Unterpflasterbahnen). Beide Vorzüge schließen sich aber bei jeder der bisher gebräuchlichen Arten von Bahnen mehr oder weniger gegenseitig aus. Bei neuen Projekten wird man daher nach dem jetzigen Stande der Dinge abwägen müssen, auf welchen der genannten Hauptvorzüge im einzelnen Falle das entscheidende Gewicht zu legen ist. Schiff mißt für die geplante Berliner Schnellbahn Gesundbrunnen—Rixdorf der Wohlfeilheit

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:02 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

der Anlage die maßgebende Bedeutung bei und kommt in lesenswerten Ausführungen, die besonders die finanzielle und soziale Seite der Frage eingehend beleuchten, zu der Forderung einer Schwebebahn. *P.*

G. H. A. Kröhnkes Taschenbuch zum Abstecken von Kurven auf Eisenbahn- und Wegelinien. 15. Auflage. Bearbeitet von R. Seifert, Königlichem Regierungsbaumeister. Mit 15 Abbildungen. Leipzig und Berlin 1911. B. G. Teubner. 16°. 119 Seiten. In Leinwd. gebd. 2,00 ℳ.

Seitdem das Kröhnkesche Handbuch im Jahre 1897 im Archiv [1]) besprochen wurde, sind wieder zwei neue Auflagen, davon die letzte jetzt, seit 1851 die fünfzehnte, notwendig geworden. Der Bearbeiter der neuen Auflage hat eine eingreifende Umarbeitung der früheren Gestalt für unerläßlich erachtet und damit eine Einschränkung des Umfanges des jetzigen Taschenbuchs um reichlich ein Viertel erzielt. Die Einleitung wurde ganz neu gefaßt; sie beschränkt sich auf die Erörterung der mathematischen Beziehungen, um die Absteckung von Bögen durchführen zu können. In den folgenden Abschnitten wird zunächst die Absteckung von Kreisbögen, von Korbbögen und von Übergangsbögen (für Eisenbahnen) behandelt; sodann wird der Theodolith mit den Verfahren zu seiner Prüfung und Berichtigung erläutert, soweit es für den hier vorliegenden Zweck erforderlich ist; endlich die Bestimmung des Schnittwinkels zweier Richtungen ohne Anwendung des Theodolithen gezeigt. Den Schluß bilden einige Zahlenbeispiele für den Gebrauch der Zahlentafeln I bis III und diese selbst, die im wesentlichen unverändert geblieben sind. Dem Text sind die nötigen Abbildungen eingefügt, so daß die frühere, im Felde etwas unhandliche Figurentafel am Schlusse des Handbuchs entbehrlich wurde. Bei der Zahlentafel II sind die Ordinaten über 100 m sämtlich weggelassen, was für den Gebrauch im Felde zulässig erscheint. Der Tabellendruck wurde auch hier durch Zusammenfassung der Zeilen in Gruppen zu je fünf für den Gebrauch bequemer gemacht.

Ich glaube, man kann dem Verfasser beipflichten, wenn er der Hoffnung Ausdruck gibt, daß er durch die Veränderungen die Brauchbarkeit des Taschenbuchs erhöht habe, ohne von seiner bewährten Gesamtanordnung abzuweichen. *F. B.*

---

[1]) Archiv für Eisenbahnwesen 1897 S. 383.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:02 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

ÜBERSICHT

der

neuesten Hauptwerke über Eisenbahnwesen und aus verwandten Gebieten.

Annuaire pour l'an 1912, publié par le bureau des longitudes. Avec des notices scientifiques. Paris.

Birk, Alfred, Dipl.-Ing., Prof. Die Entwicklung des modernen Eisenbahnbaues. Sammlung Göschen. Leipzig 1911.

de Burlet, C., Generaldirektor der Société nationale des chemins de fer vicinaux. Die belgischen Vizinalbahnen. Übersetzt von Ingenieur Friedrich Egger, Brüssel. Berlin 1912.

von Emperger, Dr.-Ing. F., k. k. Oberbaurat. Eine neue Verwendung des Gußeisens bei Säulen und Bogenbrücken. Berlin 1911.

Gesteschi, Th., Dipl.-Ing. Die Brücke der Wiedergeburt über den Tiber in Rom (100 m Spannweite). Berlin 1912.

Handbuch für Eisenbetonbau. 2. Auflage. In 12 Bänden und einem Ergänzungsbande. Herausgegeben von Dr. ing. F. von Emperger. Siebenter Band: Eisenbahnbau, Tunnelbau, Stadt- und Untergrundbahnen, Bergbau. Bearbeitet von Homann, J. Labes, R. Bastian, A. Nowak, B. Nast. Berlin 1912.

Hoffmann, R., und **Fitzinger,** A., Ingenieure. Zeitschriftenschau der gesamten Eisenbetonliteratur 1911. Berlin 1912.

Hruschka, Artur, Dr. techn., k. k. Baurat. Grundlagen der Zugförderung beim elektrischen Betriebe der k. k. österreichischen Staatsbahnen. München 1912.

Kochenrath, Dipl.-Ing., W. Grundzüge des Eisenbahnbaues. II. Teil. Hannover 1912.

Mez, Dr. John. Paris—Schwarzwald—Wien. Die Schaffung einer neuen internationalen Durchgangslinie durch Süddeutschland. Freiburg (Baden) 1912.

Pratt, Edwin A. A history of inland transport and communication in England. London 1912.

Reményi, Dr. Rudolf. Der Zonentarif der Königl. ungarischen Staatsbahnen. Budapest 1911.

Riedler, A., Geh. Regierungsrat. Wissenschaftliche Automobil-Wertung. Berlin und München 1911.

Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands nach den Angaben der Eisenbahnverwaltungen bearbeitet im Reichseisenbahnamt. Band 31. Rechnungsjahr 1910. Berlin 1912.

Strahl, Regierungs- und Baurat in Berlin. Untersuchung und Berechnung der Blasrohre und Schornsteine von Lokomotiven. Wiesbaden 1912.

Sussmann, L., Regierungsbaumeister. Ölfeuerung für Lokomotiven. Berlin 1912.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:02 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Tolkmitt, G., Königlicher Baurat. Leitfaden für das Entwerfen und die Berechnung gewölbter Brücken. 3. Auflage. Neu bearbeitet von A. Laskus, Regierungsrat. Berlin 1912.

Warneyers Jahrbuch der Entscheidungen. Leipzig 1912:

A. Zivil-, Handels-, Prozeßrecht. 10. Jahrgang: 1911.

B. Strafrecht und Strafprozeß. 6. Jahrgang: 1911.

Ergänzungsband. Enthaltend die Rechtsprechung des Reichsgerichts auf dem Gebiete des Zivilrechts. 4. Jahrgang. Heft 1—12: 1911.

Zeitschriften.

Annales des Ponts et Chaussées (Partie technique). Paris.

81. Jahrgang. Band 6. November-Dezember 1911.

Essais d'éclairage avec feux clignotants aux signaux fixes des chemins de fer de l'État-Suédois.

Bulletin des internationalen Eisenbahn-Kongreß-Verbandes. Brüssel.

Band 26. Nr. 1. Januar 1912.

Statistik. — Bemerkungen zur Frage der Statistik. — Die Verstaatlichung der Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten sowohl unnötig wie auch unerwünscht. — Der englische Eisenbahnerstreik, seine Folgen und Lehren.

Nr. 2. Februar 1912.

Automobilbetrieb. — Bemerkungen zu dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890. Die Revisionskonferenzen von Paris und Bern. — Die gegenwärtige Lage der englischen Eisenbahnen und ihr Verhältnis zum Staat. — Die Eisenbahnbetriebsergebnisse während des Jahres 1909 in Frankreich, England und Deutschland. — Die Betriebsergebnisse der französischen Eisenbahnen im Jahre 1910.

Bulletin of the American Economic Association. Princeton, N. J.

Nr. 6. Dezember 1911.

Recent efforts to advance freight rates.

Les Chemins de fer d'intérêt local et les Tramways. Paris.

11. Jahrgang. Nr. 23. Vom 30. November 1911.

Les automotrices sur le réseau départemental de l'Oise.

Nr. 23 und 24. Vom 30. November und 31. Dezember 1911.

Les voitures automotrices à l'exposition de Bruxelles.

The Commercial and Financial Chronicle. New York.

Band 93. Nr. 2425. Vom 16. Dezember 1911.

The report of the Railroad securities commission.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:02 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Deutsche Bauzeitung. Berlin.

46. Jahrgang. Nr. 3. Vom 10. Januar 1912.
Die Elektrisierung der nördlichsten Eisenbahn der Erde.

Deutsche Eisenbahnbeamten-Zeitung. Stuttgart.

15. Jahrgang. Nr. 1—8. Vom 4. Januar bis 22. Februar 1912.
(1 u. 2:) Die Ausbildung der mittleren nichttechnischen Eisenbahnbeamten. — (3:) Zur Frage des Vorsignals mit drei Stellungen. — (4:) Der badische Staatsvoranschlag 1912/13 und die mittleren nichttechnischen Eisenbahnbeamten. — (5:) Die Speditionsgeschäfte der Eisenbahn. — (7:) Ergebnisse des Betriebes der vereinigten preußischen und hessischen Staatseisenbahnen im Rechnungsjahre 1910. — (8:) Zur Frage der Neuorganisation der sächsischen Staatseisenbahnen.

Deutsche Straßen- und Kleinbahn-Zeitung. Berlin.

25. Jahrgang. Nr. 1—4. Vom 6. bis 27. Januar 1912.
Die Einphasen-Wechselstrombahn St. Pölten—Mariazell.

Nr. 1. Vom 6. Januar 1912.
Berechnung der Lokomotiv-Achswellen.

Nr. 3—5. Vom 20. Januar bis 3. Februar 1912.
Das englische Eisenbahnwesen.

Nr. 5. Vom 3. Februar 1912.
Die durchgehende mechanische Wagenbremse der Wengernalpbahn.

Nr. 6. Vom 10. Februar 1912.
Die Hamburger Hochbahn.

Nr. 8. Vom 24. Februar 1912.
Lokomotivsteuerung und Blasrohr.

Deutsche Wirtschaftszeitung. Berlin.

8. Jahrgang. Nr. 1. Vom 1. Januar 1912.
Die Anlagekosten der Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika. — Die Fortschritte des Verkehrswesens in den deutschen Schutzgebieten 1911.

The Economic Journal. London.

Band 21. Nr. 84. Dezember 1911.
The Railway conciliation scheme. — Contributions to the theory of Railway rates.

The Economist. London.

Band 73. Nr. 3565. Vom 23. Dezember 1911.
The report on American Railroad securities.

Nr. 3567. Vom 6. Januar 1912.
Indian Railways. — Railway yields and the future.

L'Économiste français. Paris.

40. Jahrgang. Band 1. Nr. 7. Vom 17. Februar 1912.
Le futur emprunt des chemins de fer de l'État et l'application de la méthode moderne d'émission des titres.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:02 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Das Eisenbahnblatt. (Järnbanebladet.) Stockholm.

1911. Nr. 24.

Tarifsystemer og Takster ved jernbanerne i England. — Om användning af järnbetong vid byggandet af järnvägsbroar. — Roterande snöplog för Berninabanan. — Smalspårig järnväg mellan Linköping och Österbymo marknadsplats. — Utförandet af delen Enstaberga-Åby af statsbanan Järna-Norrköping.

1912. Nr. 1—2.

(1:) Dobbeltspor paa Danske Statsbaner nu og fremtidigt. — (u. 2:) Sverige. Af Kungl. Majestät stadfästade järnvägsaktiebolag äfvensom af Kungl. Majestät fastställda ändringar i hufoudgrunderna för vissa järnvägsaktiebolag. — (2:) Sverige. Järnvägsarbeten, utförda under år 1911. — Provisorisk trafik å statsbanan Bastuträsk-Skellefteå-Kallholmen. — Schantungbanan 1910. — De orientaliske banorna 1910.

Eisenbahn und Industrie. Wien.

7. Jahrgang. Heft 12. Dezember 1911.

Moderne Betriebsführung der Santa-Fé-Eisenbahn.

8. Jahrgang. Heft 2. Februar 1912.

Der Kohlenverbrauch der Heißdampflokomotiven mit Schmidt-Überhitzern bei den preußischen Staatsbahnen. — Die Wehen unseres Staatsbahnsystems.

Eisenbahn- und verkehrsrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen. Breslau.

Band 28. Heft 2.

Verjährung der Ansprüche des Absenders aus dem Frachtvertrage. — Aufbewahrung und Erhaltung des Lagergutes. — Die Haftung des Absenders für die Angaben im Frachtbriefe nach § 57 der deutschen Eisenbahn-Verkehrsordnung (§ 57 des Österr. und Ungar. Eisenbahn-Betriebsreglements). — Privatanschlüsse an Eisenbahnen und die Rechtsprechung des Reichsgerichts hierüber.

Electric Railway Journal. New York.

Band 39. Nr. 1. Vom 6. Januar 1912.

The electric Railway situation. — Rolling stock progress during 1911. — Way and buildings. — Power distribution for Railways. — Advancements in automatic signaling. — Interurban advancement in the North Central States. — New warehouse for electric package agency. — The future of Railway electrification. — Gasoline electric car for Prussian State Railways. — British Columbia electric locomotives.

Elektrische Kraftbetriebe und Bahnen. Berlin-München.

10. Jahrgang. Heft 1. Vom 4. Januar 1912.

Neue Verbundschwellen auf amerikanischen Bahnen.

Heft 2, 4. Vom 14. Januar, 4. Februar 1912.

Rundschau über die Elektrifizierung von Vollbahnen.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:02 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Elektrotechnik und Maschinenbau. Wien.

29. Jahrgang. Heft 53. Vom 31. Dezember 1911.

Über elektrische Bremsung mit besonderer Berücksichtigung der Wechselstrom-Kommutatormotoren.

30. Jahrgang. Heft 1. Vom 7. Januar 1912.

Eine Ergänzung am Anfangsfelde der Blocklinien.

Elektrotechnische Zeitschrift. Berlin.

33. Jahrgang. Heft 5. Vom 1. Februar 1912.

Über die Ausbildung der Triebfahrzeuge für elektrischen Hauptbahnbetrieb mit Einphasen-Wechselstrom.

Heft 6. Vom 8. Februar 1912.

Entwicklung des elektrischen Betriebes auf den Bayerischen Staatseisenbahnen.

Heft 7. Vom 15. Februar 1912.

Der elektrische Betrieb auf den sächsischen Staatseisenbahnen und die Kohlenfrage.

Engineering. London.

Band 92. Nr. 2399 bis Band 93, Nr. 2407. Vom 22. Dezember 1911 bis 16. Februar 1912.

(2399:) Oil-burning locomotives. — (2400:) Overhead single-phase Railway equipments on the chemins de fer du Midi. — (2402:) Compound goods locomotive for the Italian State Railways. — (2404, 2406:) The London, Brighton, and South Coast Railway electrification. — (2405:) Locomotive weighing machine of 160 tons capacity. — Tirrill regulator on the Mersey Railway. — (2406:) Standard materials for Railway rolling stock. — Six-coupled (4—6—0 type) passenger locomotive; Great Eastern Railway. — (2407:) Some notes on springs, principally with reference to those for Railway rolling stock.

Engineering News. New York.

Band 66. Nr. 24 bis Band 67, Nr. 5. Vom 14. Dezember 1911 bis 1. Februar 1912.

(24:) Notes on Railway ties. — (25:) Profiles of Railway lines from the Atlantic coast to the great lakes. — The mechanical handling of baggage and parcels at large Railway stations in Paris. — (26:) The 69th St. car-transfer bridge of the New York Central and Hudson River R. R. at New York city. — The first Chinese locomotive. — (1:) The marine terminal of the Grand Trunk Pacific Ry., Prince Rupert, B. C. — The first Trans-andine Railway. — (2:) Railway smoke abatement in Chicago. — Filling mine workings under Railway bridges with concrete. — (3:) Mexican asphaltic fuel-oil for locomotives. — (5:) The Cambridge subway.

Le Génie Civil. Paris.

Band 60. Nr. 8. Vom 23. Dezember 1911.

La catastrophe de Montreuil-Bellay. Effondrement d'un pont sur la ligne d'Angers à Poitiers.

Nr. 10. Vom 6. Januar 1912.

Locomotives compound Mallet, du Southern Pacific Railway.

Generated on 2019-07-31 14:02 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Nr. 14. Vom 3. Februar 1912.
Appareil de changement de marche, systèmo Ch. Roisin, à vapeur ou à air comprimé, pour locomotives.

Génie Civil Ottoman. Konstantinopel.
2. Jahrgang. Nr. 4. Dezember 1911.
Aperçu sur la ligne du Hedjaz.

Giornale del Genio Civile. Rom.
49. Jahrgang. Oktober 1911.
Perfezionamento dei freni a mano. — Esperimenti su nuove locomotive delle ferrovie dello Stato.

Glasers Annalen für Gewerbe und Bauwesen. Berlin.
Band 70. Heft 1 und 4. Vom 1. Januar und 15. Februar 1912.
Die Entwicklung des Lokomotivparkes bei den preußisch-hessischen Staatseisenbahnen.

Heft 2. Vom 15. Januar 1912.
Lokomotivkessel-Laschennietungen. — (u. 3:) Die Gasluftheizung in der Hauptwerkstatt Delitzsch.

Heft 3. Vom 1. Februar 1912.
Werkstattkosten und -hilfskräfte für die Ausbesserung der Lokomotiven und Wagen bei einer amerikanischen Eisenbahnverwaltung.

Das Handelsmuseum. Wien.
Band 26. Nr. 52. Vom 28. Dezember 1911.
Die Beilegung des Eisenbahnerkonfliktes in England.

L'Ingegneria ferroviaria. Rom.
8. Jahrgang. Nr. 24. Vom 16. Dezember 1911.
La trazione elettrica monofase sulla linea Dessau-Bitterfeld. — Nuovo motore ad olio pesante applicato ad una automotrice ferroviaria. (s. g. d. g.). — Sulle costrucioni metalliche ferroviarie ed in particolare sulla loro manutenzione.

9. Jahrgang. Nr. 1 und 2. Vom 1. und 31. Januar 1912.
Sulla utilizzazioni dell' energia liberata dai treni in discesa (ricupero d'energia) nelle centrali a vapore per trazione elettrica trifase.

Nr. 2. Vom 31. Januar 1912.
Sulle costruzioni ferroviarie metalliche e sulla loro manutenzione. —

Nr. 3. Vom 15. Februar 1912.
La metropolitana di Napoli. — Il reostato a liquido per il ricupero nella centrale termoelettrica della Chiapella in servizio per la trazione elettrica ai Giovi. — Un nuovo tipo di locomotiva-tender delle ferrovie Italiane.

De Ingenieur. 's-Gravenhage.
27. Jahrgang. Nr. 3. Vom 20. Januar 1912.
Ingenieurs bij den aonleg van Staatsspoorwegen in Nederlandsch-Indië.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:02 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

The Journal of Political Economy. Chicago.

Band 20. Nr. 1. Januar 1912.

American Railway relief funds: I. Hospital departments not using the release contract.

Nr. 2. Februar 1912.

American Railway relief funds: II. Release contracts and mutual relief.

Die Lokomotive. Wien.

9. Jahrgang. Heft 1. Januar 1912.

Die Mallet-Verbund-Lokomotiven der kgl. ungarischen Staatsbahnen. — Heißdampflokomotiven in Nordamerika. — 1 C Güterzuglokomotive für Finnland. — Alte C Güterzuglokomotive, Bauart Hall, der ehemaligen Böhmischen Nordbahn.

Heft 2. Februar 1912.

1 C Heißdampf-Verbund-Güterzuglokomotive, Bauart Gölsdorf, Serie 160 der k. k. österreichischen Staatsbahnen, mit Rauchröhrenüberhitzer Patent Schmidt. — Einiges über Rauchgasanalysen und deren Verwertung an Lokomotiven. — Über die Beförderung schwerer Schnell- und Personenzüge, unter besonderer Berücksichtigung des Nachschiebedienstes auf Gebirgsbahnen.

Mitteilungen des Vereins für die Förderung des Lokalbahn- und Straßenbahnwesens. Wien.

19. Jahrgang. Heft 12. Dezember 1911.

Über die Lebensdauer, Einrichtungen und das Verhalten von Oberbau-Unterlagen (Schwellen, Traversen) sowie über die hierbei gewonnenen Erfahrungen.

Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens in technischer Beziehung. Wiesbaden.

Band 49. Heft 1. Vom 1. Januar 1912.

Neue Lokomotivhalle der Hauptwerkstätte Stendal. — Regelspuriger fahrbarer Drehkran für 20 t Last. — Die Tunnel der neuen Untergrundbahnen in New York. — Düsenförmiger Aufsatz für Lokomotivschornsteine zur Verhütung des Überqualmens der Lokomotiven vor den Führerhausfenstern. — (u. 2, 3:) Neuere Lokomotiven der Lokomotiv-Bauanstalt, I. A. Maffai. —

Heft 2. Vom 15. Januar 1912.

Kugelachslager für Eisenbahnfahrzeuge. — Prüfmaschine auf Druckfestigkeit von Martens. — Entstäubungsanlagen für Personenwagen. — Fern-Pyrometer von Fournier.

Heft 3. Vom 1. Februar 1912.

Übersicht über die Verfahren zur Reinigung und Entseuchung der Eisenbahn-Personenwagen. — (u. 4:) Der Verschiebe- und Umladebahnhof Kalk-Nord. — Über den Lauf steifachsiger Fahrzeuge durch Bahnkrümmungen.

Heft 4. Vom 15. Februar 1912.

Neuerungen an Weichen. — Kabelbahn von Bleichert über den Surinamfluß. — Erfahrungen beim Verlegen von Zahnstangenoberbau.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:02 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Österreichische Eisenbahnzeitung. Wien.

35. Jahrgang. Nr. 1 bis 7. Vom 1. Januar bis 12. Februar 1912.

(1—3:) Die rein elektrischen Weichen und Signalstellwerke der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft. — (2 u. 5:) Das Problem der Rottenmanner Tauernbahn. — (4:) Mein Verbesserungsversuch des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr. Einige Gegenbemerkungen zu Schwabs Kritik. — (5:) Gebührenfreiheit der Grundeinlösungen für Eisenbahnzwecke. — (6:) Die Eisenbahntarifkartelle und die Teuerung. — (7:) Eisenbahnen und Straßenkreuzungen in der Union. — Der heutige Stand der Schnellbahnfrage.

Österreichische Zeitschrift für Eisenbahnrecht. Wien.

1. Jahrgang. Band 1. Heft 4.

Die Briandschen Eisenbahngesetze.

Band 2. Heft 1.

Die Rechtsprechung des deutschen Reichsgerichts auf dem Gebiete des Eisenbahnrechts in den Jahren 1910 und 1911. — Verwaltungsreformen im Bereiche der deutschen Staatseisenbahnen. — Zur Entwicklung der Altersversicherung bei den österreichischen Eisenbahnen.

Österreichisch-ungarisches Eisenbahnblatt. Wien.

16. Jahrgang. Nr. 52 bis 17. Jahrgang Nr. 7. Vom 28. Dezember 1911 bis 15. Februar 1912.

(52:) Die neue Wasserstraßenvorlage. — Maßnahme zur Verbesserung der Lage der Staatsbahnbediensteten. — (1:) Die bosnisch-dalmatinischen Bahnen. — Zum Verkauf böhmischer Braunkohle in Wien. — Statische Untersuchung der Schienenstöße nach Patent Melaun. — Das Eisenbahnwesen Serbiens. — (3:) Verwaltungsreformen im Bereiche der deutschen Staatseisenbahnen. — Das Eisenbahnwesen Rußlands. — (5:) Die Eisenbahnen Deutschlands im Jahre 1911. — Steiermärkische Eisenbahnfragen. — (6:) Die technische Einrichtung der mit Einphasen-Wechselstrom betriebenen Bahn Wien—Preßburg. — (6 und 7:) Der Ausbau des bosnisch-herzegowinischen Bahnnetzes. — (7:) Briketts für den Bahnbetrieb.

Railway Age Gazette. New York.

Band 51. Nr. 25. Vom 22. Dezember 1911.

The cost of city ticket office — excessive car wheel loads. — Types of shallow floors for Railway bridges. — Opportunities for economy on Railways. — Terminal brake testing. — Comparative Railway statistics. — Gasoline motor car. — The commerce commission report.

Nr. 26. Vom 29. Dezember 1911.

Review of 1911 and outlook for 1912. — Motive power and rolling stock in 1911. — Cars and locomotives built in 1911. — New construction in 1911. — Progress in Railway signaling. — Receiverships and foreclosure sales in 1911. — Railway officers on the situation and outlook. — Experimental Pacific type locomotive. — The trend of Railway earnings. — Mileage of Railways block signaled. — Steel coaches; Baltimore and Ohio. — Notes on pile protection. — Railways in German East Africa.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:03 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Band 52. Nr. 1. Vom 5. Januar 1912.

The „rule of reason" and the Railways. — A possible new competitor in the South. — A living rate for the Railways. — Railway bonds and notes. — Another view of the supply department problem. — Indirect lighting for passenger equipment. — Air washer and cooler, Santa Fé train de luxe.

Nr. 2. Vom 12. Januar 1912.

The civic peril of the Railways. — Give the commission power to stop unfair discriminations. — The rail situation. — Effect of cold weather on tonnage rating. — Collateral trust bonds. — Steel observation car for the Panama limited of the Illinois Central. — Why steamboot traffic declined before the Railway. — Micado superheater locomotives for the Missouri Pacific. — Improved method of treating ties and timbers.

Nr. 3. Vom 19. Januar 1912.

Some questions in Railway equities. — Intelligent agitation of the grade crossing problem. — A novel plan for changing Railway control. — Convertible Railway bonds. — Lignite fuel for locomotives. — Conference committee methods in handling Railway legislation on mechanical matters. — Daily statement of transportation expenses on the Milwaukee. — Improved maintenance methods in 1911. — Erection of Rock Island bridge over Iowa river, Columbus Iunction, Iowa. — New Seattle terminals; Oregon-Washington Railroad and Navigation Company. — Wood preservers convention.

Nr. 4. Vom 26. Januar 1912.

Great Northern ore-loading dock at Allonez, Wis. — Head and electric train lighting. — Self-propelled cars. — Highly superheated steam for locomotives. — Electric towing locomotive for the Panama canal locks. — The Trans-African Railways. — Otira tunnel in New Zealand. — The Lehigh Valley and the commodities clause.

Nr. 5. Vom 2. Februar 1912.

The Supreme Court still reviews evidence. — Economical oil-burning on locomotives. — The labor situation on the Railways. — Construction of the Copper River and Northwestern. — Mikado locomotives for heavy freight service. — Annual report of block signal board. — Opportunities for economy on Railways.

Nr. 6. Vom 9. Februar 1912.

The shippers and uniform classification. — The rail situation once more. — The attitude of the commission and of the Railways. — The Railways interest in forest fire prevention. — New Radcliffe viaduct on Great Northern of England. — Joint car interchange bureau at Chicago. — Micado locomotives for the Erie. — Canadian Railways in 1911.

The Railway Engineer. London.

Band 33. Nr. 384. Januar 1912.

Earls patent heating apparatus for Railway carriages. — Slab floor bridges. — The interlocking of the opening bridges over the river Lee,

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:03 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Cork. — Superheated steam and compound engines; Paris, Lyon, Mediterranean R. — Electric train lighting instruction car, Pennsylvania Railroad. — The ideal cab signal. — Electric lighting of Railway trains; the brake-vehicle method. — (u. 385:) Electrification of Railways. — Modern methods of steam production. — The manufacture of points and crossings.

Nr. 385. Februar 1912.

The mechanical wear of soft-wood sleepers. — The miniature electrical train staff. — Train waiting at signal apparatus, London and North Western Railway. — Carriage and wagon works, Dukinfield; Great Central Railway. — 2-8-8-2 engine, Pennsylvania Railroad. — 40 ton centre and side discharging hopper wagons. — „New Century" petrol-driven locomotive.

Railway Gazette. London.

Band 16. Nr. 1. Vom 5. Januar 1912.

Australian Railway affairs. — British-built locomotives for the Entre Rios Railways. — The run with the „Trent Despatches" (January 7, 1862). — (u. 2:) Rolling loads on bridges. — South African Railway organisation. — European Railway mileage. — (u. 2:) An Australian's notes on Indian and European Railways. — (u. 2 bis 7:) Manual of Railway statistics. — (u. 6:) Studies in Railway economics. — (u. 3, 5:) The Railways of Turkey.

Nr. 2. Vom 12. Januar 1912.

Continuous transit systems. — New suburban trains, Great Central Railway. — Birmingham (Snow Hill) new station. — Opportunity for economy on Railways. — The sleeper famine. — Freight car recording on the Canadian Pacific.

Nr. 3. Vom 19. Januar 1912.

A German view of British Railway administration. — Travelling workshop wagon for train lighting equipments. — Australian Railway affairs. — The Great Western company's Swansea district lines. — The Santa Fé train de luxe. — Mikado locomotives for the Great Northern Railway (U. S. A.).

Nr. 4. Vom 26. Januar 1912.

Pressed steel underframes, fitted with Sheffield-Twinberrow improved diamond-framed bogies, Indian State Railways. — Vestibuled corridor trains. — Steel coaches on the Baltimore and Ohio Railroad. — Gasoline motor cars.

Nr. 5. Vom 2. Februar 1912.

„Soo" line cut-off from New Richmond to Withrow. — New passenger locomotives, Victorian Railways.

Nr. 6. Vom 9. Februar 1912.

South American Railway affairs. — Six-coupled express passenger locomotive, Great Eastern Railway. — The Baghdad Railway. — Lignite fuel for locomotives. — Electrification of the Lauban—Königszelt line.

Generated on 2019-07-31 14:03 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Nr. 7. Vom 16. Februar 1912.
Ashford locomotive works extensions. — The wear of rails.

The Railway News. London.

Band 96. Nr. 2503 bis Band 97, Nr. 2511. Vom 23. Dezember 1911 bis 17. Februar 1912.

(2503:) Londons Railway passenger traffic. — Bettnigton boilers for pulverised fuel. — Railway economics: the finance act, compulsory acquisition of land, and taxation of Railways. — Links with the Great Western past. — (2504:) Ten years' British Railway statistics: the Barry Railway. — Coal consumption; Railways and some other industries. — Railway regulations and character. — The port of Falmouth. — Indian Railways: the first train run. — (2505:) Strike losses recovered. — American Railroad rates and statistics. — Railways and finance in 1911. — Labour unrest in 1911: Railway employes. — Railway engineering in 1911: the trend of development. — Midland Railway 0-6-0 type goods engine fitted with Schmidt superheater. — Railway station and goods yard illumination. — (2506): The selection and training of Railway officers. — The nationalisation of British Railways. — The Argentine Railway strike. — Railway companies (accounts and returns) act, 1911. — Self-discharging wagons. — Swansea's Ring's Dock: hydraulic coal tipping apparatus. — (2507:) The unification of passenger classes. — A Railway sanatorium and the national movement against consumption. — Milfrod docks and the fishing industry. — Strikes in 1911. — All-rail route between Montevideo and Rio de Janeiro. — (2508:) Railway couplings. — The Grand Trunk Pacific Railway. — South-Eastern Railway workmen's cottages at Ashford. — (2509:) Great Eastern Railway six-coupled express passenger engine, Nr. 1500. — Electrification problems on the Italian State Railways. — Western Australia government Railways. — (2510:) Improved water gauge. — South Eastern and Chatam Railway: Ashford locomotive works extension. — (2511:) Railway employes' earnings and hours of labor. — The nationalisation of British Railways. — London and South-Western Railway: electrification of suburban system. — Locomotive practice: superheating on British Railways.

Railway World. Philadelphia-New York.

Band 55. Nr. 51 bis Band 56, Nr. 6. Vom 22. Dezember 1911 bis 9. Februar 1912.

(51:) Power of federal commission over rate divisions. — Railway developments in the Philippines. — (52:) Some comparisons between American and European Railways. — Accident prevention. — Chicago Railway terminals. — Results of electrifying the Hoosac tunnel. — (1:) The outlook as viewed by prominent officials. — Physical Railway regulation. — The proposed interstate trade commission. — The world's greatest water highway. — Heavy locomotives for the Pennsylvania Railroad. — (2:) Railway regulations versus government ownerships. — The effects of cold weather upon tonnage ratings. —

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:03 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

The new high line of the Salt Lake route. — An automatic mail exchange equipment. — (3:) Scientific management in Railway operation. — The new short line of the Santa Fé. — Railway developments in Europe. — H. L. control of electric locomotives. — (4:) Different classes of competition resulting in the making of Railroad freight rates. — The efficient safety methods of the Pennsylvania Railroad. — The assessment and collection of demurrage charges. — The use of highly superheated steam in locomotives. — (5:) The elastic time table of the French state line. — The duties of a ticket agent. — Silver anniversary of the Canadian Pacific Railway. — Experimental use of concrete ties by the Pennsylvania. — (6:) Results of the Lehigh valley wreck investigation. — The prevention of Railway accidents. — Self propelled cars. — Railway developments in New Zealand.

Revue générale des chemins de fer et des tramways. Paris.

35. Jahrgang. 1. Halbjahr. Nr. 1. Januar 1912.

De la fermeture des brèches produites sur la ligne de Tours à Nantes par la dernière crue de la Loire. — Les chemins de fer et la grève. — Statistique des chemins de fer des États-Unis pour l'exercice finissant le 30 juin 1908. — (u. 2:) Les chemins de fer du Brésil.

Nr. 2. Februar 1912.

Note sur l'électrification de la ligne des Giovi.

Rivista delle Comunicazioni. Rom.

4. Jahrgang. Heft 12. Dezember 1911.

Vari tipi di servicio cumulativo di trasporto. — Il ministero delle ferrovie nel disegno die legge 11 febbraio 1910, n. 329.

Rivista tecnica delle Ferrovie Italiane. Rom.

1. Jahrgang. Band 1. Nr. 1. Vom 15. Januar 1912.

Le ferrovie Italiane dal 1861 ad oggi. — La direttissima Roma — Napoli e il tronco urbano di Napoli. — Le locomotive a vapore delle ferrovie dello stato Italiano nel 1905 e nel 1911.

Nr. 2. Vom 15. Februar 1912.

Comunicazioni e trasporti nel Montenegro. — Apparecchi e meccanismi di sicurezza e di segnalamento. — Prove e risultati d'esercizio della trazione elettrica sulle linee dei Giovi e del Lötschberg. — Nuova locomotiva tender 1-3-0 ad aderenza naturale per le linee a scartamento ridotto della Sicilia. — La difesa delle ferrovie Transsahariane contro l'invasione delle dune. — La nuova locomotiva per treni diretti delle ferrovie dello stato Prussiano.

Rundschau für Technik und Wirtschaft. Wien-Prag-Berlin.

5. Jahrgang. Nr. 2. Von 20. Januar 1912.

Wagenmangel und Güterzugsdienst bei den k. k. Staatsbahnen.

Schweizerische Bauzeitung. Zürich.

Band 58. Nr. 27. Vom 30. Dezember 1911.

Einrichtung zur Verschärfung der Streckensignale. — Die Aufstellung neuer eiserner Brücken.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:03 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Band 59. Nr. 6 und 7. Vom 10. und 17. Februar 1912.
Die Berninabahn.

Schweizerische elektrotechnische Zeitschrift. Zürich.
9. Jahrgang. Heft 3 bis 7. Vom 20. Januar bis 17. Februar 1912.
Die Berninabahn und das Robbiawerk.

La Technique moderne. Paris.
4. Jahrgang. Nr. 1. Vom 1. Januar 1912.
Construction du chemin de fer métropolitain. — Application de l'air comprimé à la construction de grands souterrains.

Technisches Wochenblatt. (Teknisk Ugeblad.) Kristiania.
1912. Nr. 1—7. Vom 5. Januar bis 16. Februar 1912.
(Nr. 1:) Skinnebrud. — (u. 2:) Elektriske Fjernledningsanlaeg med store spaendvidder. — (Nr. 4:) Norsk Lokomotivbygning. — (Nr. 5:) Den nye Administrationsordning ved Statsbanerne. — Lokomotivgasers Jndflydelse paa frisk Mörtel. — Försök ved de österrigske Statsbaners forsöksanstolter, for at bli klar over de krav, som de ökede hastigheter oy hjultryk stiller till overbygningen. — Periodetallet ved den elektriske Togbefordring ved de prisiske Statsbaner. — (—7:) Trolhätte Kraftverk. — (Nr. 7:) Nye stationsbygninger paa Otta-Dombaasbanen.

Verkehrstechnische Woche und eisenbahntechnische Zeitschrift. Berlin.
6. Jahrgang. Nr. 13 bis 20. Vom 30. Dezember 1911 bis 17. Februar 1912.
(13:) Die Umgestaltung der Bahnanlagen bei Spandau. — (14:) Bahnhofsumbauten. — Der Deutsch-englische Durchgangsverkehr über Belgien. — (15:) Die Umgestaltung des Stadtteils am Bahnhofe der Stadt Marienburg, Westpr. — (17:) Das Verkehrswesen auf der internationalen Industrie- und Gewerbeausstellung in Turin 1911. — Behebung von Rutschungen auf der Strecke Wien—Eger der k. k. Staatsbahn. — (18:) Die Lösung der Schienenstoßfrage? — Auszug aus den Verhandlungen des Preußischen Abgeordnetenhauses während des Jahres 1912. — (19 u. 20:) Selbsttätige Rostbeschicker auf amerikanischen Lokomotiven. — (20:) Werkzeugmaschinen für Eisenbahnwerkstätten.

Weltverkehr und Weltwirtschaft. Berlin.
Nr. 10. Januar 1912.
Die Pflege des Weltverkehrs an den deutschen Hochschulen. — Das Verkehrswesen der Türkei.
Nr. 11. Februar 1912.
Deutschlands Aussichten im Wettbewerb um den Katangaverkehr. — Eine Überlandbahn durch Kolumbien als Konkurrent des Panamakanals. — Die neuen Eisenbahnen Sibiriens.

Zeitschrift des österreichischen Ingenieur- und Architektenvereins. Wien.
64. Jahrgang. Nr. 6 und 7. Vom 9. und 16. Februar 1912.
Das Beförderungswesen mit aufgeladenen Fahrzeugen und Fahrzeugteilen.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:03 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure. Berlin.

Band 56, Nr. 5. Vom 3. Februar 1912.

Zur Erforschung der Lokomotivüberhitzer.

Nr. 7. Vom 17. Februar 1912.

Das vereinfachte elektrische Stellwerk.

Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht und Konkursrecht. Stuttgart.

Band 71. Heft 1. 1912.

Die Haftung der Eisenbahnen für vorsätzliche Tötungen und Körperverletzungen nach dem deutschen Reichshaftpflichtgesetz.

Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport. Bern.

20. Jahrgang. Nr. 1 und 2. Januar und Februar 1912.

Internationale Transporte mit vorschriftswidrigen Frachtbriefen.

Zeitschrift für Internationales Recht. Leipzig.

22. Band. 1. u. 2. Heft.

Internationalprivatrechtliche Behandlung des Frachtvertrages in der nordamerikanischen Rechtsprechung.

Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen. Berlin.

51. Jahrgang. Nr. 101 bis 52. Jahrgang, Nr. 15. Vom 30. Dezember 1911 bis 24. Februar 1912.

(101:) Koalitionsrecht. — Widersprechende Entscheidung in wichtigen Fragen des amerikanischen Eisenbahnverkehrs. — Riesendrehscheiben. — (101 u. 1:) Die bayerischen Landtagsverhandlungen über den Süddeutschen Eisenbahnerverband und ihre Folgen. — (1 u. 2:) Rückblick auf das Jahr 1911. — (1:) Beschlüsse des Ausschusses des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung. — (2:) Güterverkehr auf dem Rhein und Schiffbarmachung des Rheins von Basel bis zum Bodensee. — (3:) Eine vergleichende Wirtschaftsstudie über die Oberbauverhältnisse des sächsischen und badischen Staatseisenbahnnetzes. — Das Frachtbriefformular. — Die Verstaatlichung der Warschau-Wiener Bahn in der Reichsduma. — (4:) Finanzergebnisse der preußischen Staatseisenbahnen im Jahre 1910. — Die Regelung der Eisenbahntarife in den Vereinigten Staaten von Amerika. — Statistik der schmalspurigen Eisenbahnen für das Betriebsjahr 1908/09. — (5:) Der Oberbau der Großherzoglich badischen Staatseisenbahnen. — Etatsrede des preußischen Finanzministers. — Rede des Finanzministers v. Seydewitz bei Vorlage des Etats 1912/13 in der sächsischen II. Kammer. — (6 u. 7:) Einiges über die englische Eisenbahngesetzgebung. — (6:) Der Etat der badischen Staatseisenbahnen für die Jahre 1912 und 1913. — Die Gesundheitslehre im Dienste des Beamten. — (7:) Nochmals Vereinfachungen im Abfertigungsdienst. — (8:) Die neuen Gütertarife für den direkten Verkehr zwischen Deutschland und Österreich-Ungarn. — Das Eisenbahnrettungswesen auf der Internationalen Hygieneausstellung Dresden 1911. — (8 u. 9:) Das Extraordinarium der preußischen Staatsbahnverwaltung für das Etatsjahr 1912. — (9:) Die Eisenbahnen in den Voranschlägen des Großherzogtums Oldenburg für 1912. — Die Frage

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:03 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

der Durchfahrtgebühren auf dem Panamakanal. — (10.) Versuchseinrichtung mit Aga-Blinklicht an festen Signalen der schwedischen Staatseisenbahnen. — Heranziehung des Publikums zu Arbeiten, die bisher von der Güterabfertigung allein geleistet wurden. — (11:) Die Organisation der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung. — Zum Bau des Hauenstein-Basistunnels. — Der bisherige chinesische Eisenbahnminister Sheng. — (12 u. 13:) Die Hollerithsche Sortier- und Addiermaschine und ihre Verwendung im Eisenbahndienste. — (12:) Eisenbahnangelegenheiten bei der Etatsberatung im preußischen Abgeordnetenhause. — (13:) Tag- und Nachtruhe des Zugpersonals nach den Dienstvorschriften der deutschen Eisenbahnen. — Die Betriebskrankenkasse der sächsischen Staatseisenbahnen in den ersten 10 Jahren ihres Bestehens. — (14:) Örtliche Ausgleichstellen. — Deutsche und französische Zuggeschwindigkeiten. — (15:) Staatsminister v. Frauendorfer. — Serientarife. — Vereinfachungen im preußisch-hessischen Abfertigungsdienst. — Ergebnisse der europäischen Fahrplankonferenz in Triest.

Zentralblatt der Bauverwaltung. Berlin.

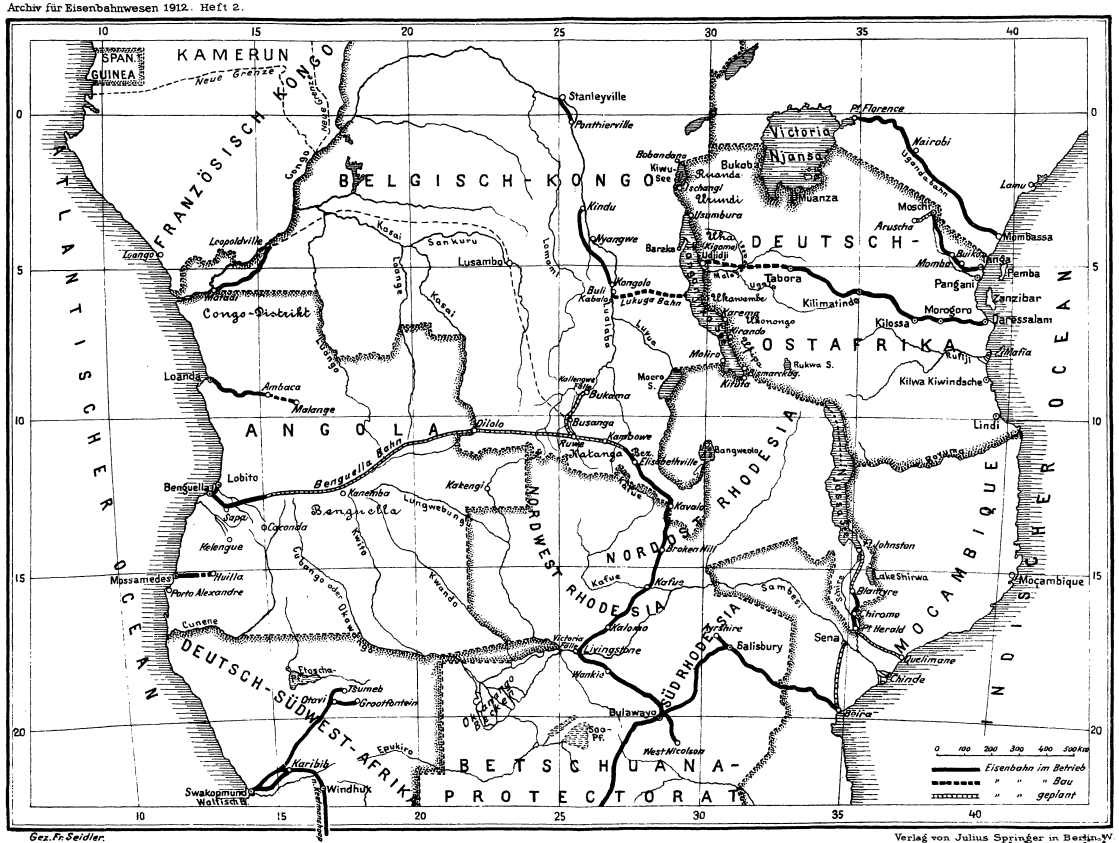
32. Jahrgang. Nr. 1 bis 3. Vom 3. bis 6. Januar 1912.
Die neue Eisenbahnverbindung zwischen Bodensee—Zürichsee (Bodensee—Toggenburg und Ricken-Bahn).

Nr. 9 u. 11. Vom 27. Januar und 3. Februar 1912.
Die neuen Empfangsgebäude in Solingen, Remscheid und Lennep.

Nr. 13. Vom 10. Februar 1912.
Die Leistungsfähigkeit von Ablaufanlagen auf Verschiebebahnhöfen.

Herausgegeben im Auftrage des Königlichen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten.
Verlag von Julius Springer, Berlin W. — Druck von H. S. Hermann, Berlin SW.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:03 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us



Gez. Fr. Seidler.

Verlag von Julius Springer in Berlin W.

Generated on 2019-07-31 14:03 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Generated on 2019-07-31 14:03 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Digitized by
UNIVERSITY OF MICHIGAN

Original from
UNIVERSITY OF MICHIGAN

Die Eisenbahnen der Erde

1830 bis 1910[1]).

Mit einer bildlichen Darstellung.

Setzt man den Beginn des Eisenbahnzeitalters auf das Jahr 1830, in dem die erste größere, dem allgemeinen Personen- und Güterverkehr dienende Eisenbahn von Liverpool nach Manchester eröffnet worden ist, so können wir die Entwicklung des neuen Verkehrsmittels jetzt durch acht Jahrzehnte begleiten; denn für das Jahr 1910 liegen die letzten, nahezu vollständigen Angaben über die Ausdehnung des Eisenbahnnetzes in allen Ländern der Erde vor. Die Angaben, die in dem Aufsatz über die Eisenbahnen der Erde im 19. Jahrhundert im Jahrgang 1902 dieser Zeitschrift veröffentlicht sind, lassen sich ein weiteres Jahrzehnt fortführen, und die Entwicklung des Eisenbahnnetzes vom Beginn des Eisenbahnzeitalters bis zum Schlusse des Jahres 1910 ist in den Übersichten 1 und 2 (S. 552 bis 557) zusammengestellt. Die wieder beigefügte bildliche Darstellung des vorangezogenen Aufsatzes ist hiernach gleichfalls ergänzt und zum Teil neu angefertigt worden. Sie veranschaulicht auf einer Umrißkarte von Europa die allmähliche Ausbreitung des Eisenbahnnetzes in diesem Erdteil, für die übrigen Erdteile und einige der am dichtesten mit Eisenbahnen ausgestatteten Länder sind Kreisfiguren an der Seite eingezeichnet, die Entwicklung des Gesamtnetzes der Erde ist in einer aufsteigenden Kurve dargestellt. In diesen bildlichen Darstellungen entspricht 1 qcm Kreisfläche je 50 000 km Eisenbahnen. Die beiden Viertelkreise, die sich in dem Mittelpunkt jeder ganzen Figur befinden, stellen das Verhältnis dar, in dem die Eisenbahnen der einzelnen

[1]) Vergl. Archiv für Eisenbahnwesen 1902 S. 501 ff., 1911 S. 607 ff.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:03 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Länder am Ende des Jahres 1910 zu dem Umfang und der Einwohnerzahl der Länder standen, wobei 1 qcm Kreisfläche je 120 km Bahnlänge auf 100 qkm Landfläche und 10 000 Einwohner bedeutet.

An diese Gesamtdarstellung schließt sich in den Übersichten 3 bis 6 (S. 558 bis 567) die seit dem Jahre 1885 alljährlich in dieser Zeitschrift veröffentlichte Zusammenstellung über die Entwicklung des Eisenbahnnetzes in fünf Jahren, diesmal in den Jahren 1906 bis 1910 an, in der Übersicht 7 (S. 568) ist zum ersten Male der Versuch gemacht, nach dem vorhandenen Material darzustellen, welchen Anteil die Staatsbahnen an dem Gesamteisenbahnnetz haben.

Die Übersichten bedürfen kaum einer besonderen Erläuterung. Doch möge auf einzelne bemerkenswerte Punkte hingewiesen werden. Da ist es zunächst beachtenswert, daß in dem Jahrzehnt 1900—1910 sich das Gesamtnetz der Eisenbahnen erheblich stärker vermehrt hat, als in dem Jahrzehnt 1890—1900, nämlich um 239 900 km gegenüber 172 800 km. Die bisher höchste Zahl (244 900 km) war die des Jahrzehnts 1880—1890, hinter der das letzte Jahrzehnt allerdings noch um 5 000 km zurückbleibt. Die meisten Eisenbahnen wurden zwar wiederum in Amerika, hauptsächlich in den Vereinigten Staaten, gebaut. Aber die gewaltigen Zahlen der neuen amerikanischen Bahnen in dem Jahrzehnt 1880—1890 sind noch nicht wieder erreicht und werden schwerlich wieder erreicht werden. Im Jahrzehnt 1880—1890 wurden in Amerika 156 700 km, in den Vereinigten Staaten allein 117 700 km neue Bahnen gebaut, im Jahrzehnt 1900 bis 1910 betrugen die Zahlen nur 124 200 und 77 100 km. In den Vereinigten Staaten wird neuerdings, und wohl nicht mit Unrecht, mehr Wert gelegt auf die Erweiterung und die Verbesserung, hier und da die Umgestaltung der vorhandenen Bahnen, als auf den Bau ganz neuer Linien, wenngleich insbesondere im Westen noch viele Lücken auszufüllen sind. Ähnlich liegt die Sache in Canada. Und diese Einschränkung in dem Bau neuer Bahnen wird nicht vollständig ausgeglichen durch den lebhaften Aufschwung in der Entwicklung der südamerikanischen Bahnen, hauptsächlich in Argentinien und in Brasilien. Dagegen treten in den letzten Jahrzehnten sehr deutlich die Fortschritte zutage, die in Asien und Afrika in der Ausgestaltung der Eisenbahnnetze gemacht sind. In Asien sind in dem Jahrzehnt 1870—1880: 8 100 km, im Jahrzehnt 1900—1910: 41 600 Kilometer Eisenbahnen gebaut worden. Hier ist es der Aufschwung des Eisenbahnbaues in Japan und China, während im Jahrzehnt 1890—1900 die asiatischen Gebiete Rußlands in den Vordergrund getreten waren.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:03 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

In Afrika fällt der Fortschritt noch mehr in die Augen. Im Jahrzehnt 1880 bis 1890 wurden 4 800 km, im Jahrzehnt 1900—1910 beinahe die vierfache Anzahl mit 16 800 km neu gebaut. An dem Ausbau sind hauptsächlich beteiligt die englischen, die belgischen und die deutschen Kolonien. Überall herrscht das Bestreben, von den Küsten in das Innere des Erdteils einzudringen, daneben schreitet der Bau der großen Überlandbahn, die von Ägypten an das Kap der guten Hoffnung führen soll, vorwärts, und neue Querbahnen aller Art werden geplant.

In Europa und in Australien sehen wir in den letzten Jahrzehnten ein ziemlich gleichmäßiges Tempo im Eisenbahnbau.

Zeigen unsere Zusammenstellungen, daß das Netz der Eisenbahnen, das die bewohnte Erde überzieht, sich immer mehr verdichtet, so geben sie doch noch kein vollständiges Bild von der w i r k l i c h e n Ausdehnung des neuen Verkehrsmittels. Die in den Tabellen enthaltenen Zahlen beziehen sich in den wichtigsten Ländern nur auf die Eisenbahnen, die wir in Deutschland als Haupt- und als Nebenbahnen bezeichnen. Die Eisenbahnen, die vornehmlich dem örtlichen Verkehr dienen, d. h. die Kleinbahnen und die Straßen- und Vorortbahnen, sind n i c h t einbezogen. Einigermaßen vollständige, gleichartige und zuverlässige Zahlen über diese Bahnen, nach denen eine brauchbare Zusammenstellung für einen bestimmten Zeitraum angefertigt werden könnte, sind bis jetzt nicht veröffentlicht. Dazu kommt, daß die Einteilung der Bahnen nach den verschiedenen wirtschaftlichen Bedürfnissen, denen sie dienen sollen, keine übereinstimmende, daß also eine auf alle Fälle zutreffende Unterscheidung der verschiedenen Bahnarten nicht möglich ist. Während z. B. in Belgien die chemins de fer vicinaux berücksichtigt werden mußten, obgleich sie nur zum Teil Nebenbahnen, zum anderen Teil aber Kleinbahnen sind, sind in den Vereinigten Staaten von Amerika die vielen elektrischen sog. Städte- oder Überlandbahnen (Interurban oder Overland-Railways), in Deutschland die nebenbahnähnlichen Kleinbahnen nicht aufgeführt. Welche Wichtigkeit diese Bahnen für die Beurteilung des deutschen Eisenbahnnetzes haben, ist unten nachgewiesen.

Das hiernach und mit diesem Vorbehalt zusammengestellte Netz der Eisenbahnen der Erde hatte zu Ende des Jahres 1909 zum ersten Male die Anzahl von einer Million Kilometer überschritten. Zu Ende des Jahres 1910 betrug der Umfang 1 030 014 km. Die Länge kommt ungefähr dem 25 fachen Umfang der Erde am Äquator gleich und nähert sich dem dreifachen Betrag der mittleren Entfernung des Mondes von der Erde.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:03 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Betrachten wir den in den Übersichten 3 und 4 dargestellten Umfang des Eisenbahnnetzes im Jahre 1910, so sehen wir wiederum, daß sich die meisten Eisenbahnen in Amerika befinden, und zwar 526 382 km, darunter in den Vereinigten Staaten (einschließlich Alaska, das 676 km Eisenbahnen aufweist) 388 173 km, also rund 54 000 km mehr als in Europa, dessen Eisenbahnnetz einen Umfang von 333 848 km hatte. Asien besitzt 101 916 km, Afrika 36 854 km, Australien 31 014 km Eisenbahnen. Die Reihenfolge der einzelnen, am besten mit Eisenbahnen ausgestatteten Staaten hat sich im Jahre 1910 nicht geändert. Auf die Vereinigten Staaten mit ihren 388 173 km folgen das Deutsche Reich mit 61 148 km, Rußland (europäisches) mit 59 559 km, Britisch-Ostindien mit 51 647 km, Frankreich mit 49 385 km, Österreich-Ungarn mit 44 371 km, Canada mit 39 792 km, Großbritannien und Irland mit 37 579 km, Argentinien mit 28 636 km, Mexiko mit 24 559 km, Brasilien mit 21 370 km, Italien mit 16 960 km, Spanien mit 14 994 km und Schweden mit 13 982 km. Die übrigen Staaten besitzen weniger als 10 000 km Eisenbahnen.

Das Verhältnis der Eisenbahnen zur Ausdehnung des Landes und zu der Bevölkerung, wegen dessen im allgemeinen auf die im Jahre 1906 (S. 476/477) dieser Zeitschrift gemachten Bemerkungen Bezug genommen wird, ist in den Spalten 12 und 13 der Übersicht 3 angegeben. Im Verhältnis zum Flächeninhalt des Landes bleibt das Königreich Belgien an der Spitze. Es kommen auf 100 qkm Flächeninhalt 28,8 km Eisenbahnen. Es folgen das Königreich Sachsen mit 21,0 km, Baden mit 14,8 km, Elsaß-Lothringen mit 14,6 km, Großbritannien und Irland mit 12,0 km, die Schweiz mit 11,4 km, das Deutsche Reich mit 11,3 km, Württemberg mit 10,9 km, Preußen und Bayern mit 10,7 km. In den übrigen Erdteilen stellt sich dieses Verhältnis wesentlich ungünstiger, in den Vereinigten Staaten auf nur 4,2 km. Es hat sich verschlechtert, seitdem Alaska mit seinem weiten Flächeninhalt und verhältnismäßig kleinen Eisenbahnnetz eingerechnet wird. Die Zahlen der übrigen Länder mögen in der Übersicht nachgesehen werden, es handelt sich meist nur um Bruchteile von Kilometern.

Die meisten Eisenbahnen im Verhältnis zur Bevölkerung hat die Kolonie West-Australien, woselbst auf 10 000 Einwohner 82,6 km kommen. Auch bei den übrigen australischen Kolonien stellt sich dieses Verhältnis sehr günstig, weil eben ihre Bevölkerung noch eine sehr dünne ist. In Canada kommen 61,2 km, in den Vereinigten Staaten von Amerika 43,6 km Eisenbahnen auf 10 000 Einwohner. Unter den europäischen Staaten nimmt in dieser Beziehung Schweden mit 25,6 km den ersten Platz ein. In Deutsch-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:05 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

land kommen 9,3 km, in Frankreich 12,6 km, in Großbritannien 8,3 km, in Belgien 11,4 km usw. auf 10 000 Einwohner.

Rechnet man in Deutschland zu den Eisenbahnen für das Jahr 1910 die im Betrieb befindlichen nebenbahnähnlichen Kleinbahnen hinzu, so ergibt sich folgendes Eisenbahnnetz:

in Preußen . . . . . 37 471 + 9 076 = 46 547 km,
„ Deutschland . . . . 61 148 + 9 542 = 70 690 „ .

Danach trifft Ende 1910 folgende Bahnlänge auf je:

	100 qm	10 000 Einwohner
in Preußen . .	13,3 (statt 10,7) km,	11,7 (statt 9,3) km,
„ Deutschland .	13,1 („ 11,3) „	11,0 („ 9,3) „ .

In der Übersicht 6 sind die Anlagekosten für die Eisenbahnen einiger Länder angegeben, und zwar die für die europäischen Bahnen wieder getrennt von denen der anderen Erdteile, weil die Anlagekosten in Europa wegen der durchschnittlich besseren Ausrüstung der Bahnen und wegen des teuren Grund und Bodens meistens höher sind, als in den übrigen Erdteilen. Nach unserer Berechnung betragen sie im Durchschnitt für 1 km:

a) in Europa rund . . . . . 317 000 ℳ,
b) in den übrigen Erdteilen rund . . . . . 174 000 „.

Werden diese Durchschnittskosten der Berechnung des Anlagekapitals sämtlicher vorhandenen Eisenbahnen zugrunde gelegt, so beläuft sich dieses

a) für die Bahnen in Europa auf
333 848 . 317 000 = ... 105 829 816 000 ℳ,
b) für die Bahnen in den übrigen Erdteilen auf
696 166 . 174 000 = ... 121 132 884 000 „,

so daß das Anlagekapital aller Eisenbahnen der Erde am Schluß des Jahres 1910 auf . . . . . 226 962 700 000 ℳ oder rund 227 Milliarden Mark geschätzt werden kann.

Um einen Begriff von dieser Summe zu geben, möge bemerkt werden, daß eine Rolle von Zwanzigmarkstücken, die diesen Betrag enthielte, eine Länge von 17 000 km haben und daß zur Verladung dieses Betrages, ebenfalls in Zwanzigmarkstücken, etwa 9075 Eisenbahnwagen von je 10 000 kg Tragfähigkeit erforderlich sein würden.

Die neue Übersicht 7 (S. 568) will vor Augen führen, wie weit der Staatsbahngedanke auf der Erde verwirklicht ist. Wir behalten uns vor,

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:05 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

später einmal den Versuch zu machen, die fortschreitende Entwicklung dieses Gedankens zahlenmäßig darzustellen. Die ersten Staatsbahnen sind gleich zu Beginn des Eisenbahnzeitalters in Belgien gebaut worden. Es folgten einige deutsche Mittelstaaten, allen voran Braunschweig, später Baden, Bayern, Württemberg, Sachsen. Auch in den Vereinigten Staaten von Amerika sind ziemlich früh Staatsbahnen gebaut worden, die aber bald in die Hände von Aktiengesellschaften übergegangen sind. In Österreich beginnt der Bau der Staatsbahnen im Jahre 1842, die Staatsbahnen wurden aber um die Mitte der fünfziger Jahre an Privatunternehmer veräußert, und erst zu Ende der siebziger Jahre beginnt ein neues Zeitalter der Staatsbahnpolitik. Von den übrigen europäischen Ländern sind Rußland — nach vielen Wechseln in der Eisenbahnpolitik —, die Schweiz, Italien, Rumänien und Bulgarien erst später zum reinen Staatsbahnsystem übergegangen. Von den anderen Erdteilen besitzt Australien fast nur Staatsbahnen, ebenso ist das Staatsbahnsystem weit überwiegend in Afrika, wo die südafrikanische Union ein nahezu geschlossenes Staatsbahnnetz besitzt, und die Bahnen der deutschen Kolonien Staatsbahnen sind. In Asien sind die meisten russischen Bahnen Staatsbahnen, das Staatsbahnsystem ist in weitem Umfang durchgeführt in Ostindien, in Japan und vollständig in Siam. In Südamerika finden wir größere Staatsbahnnetze in Brasilien, Argentinien, Chile und Peru.

Seit den achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts hat Preußen und nach ihm das Deutsche Reich in der Fortbildung des Staatsbahngedankens die Führung übernommen, und Deutschland hat heute mit 55 722 km das bei weitem größte Staatsbahnnetz der Erde. Die preußisch-deutsche Eisenbahnpolitik hat nicht nur die der übrigen europäischen Staaten, sondern die der außereuropäischen Länder — mit Ausnahme vielleicht der englischen Kolonien, die in dieser Frage selbständig vorgegangen sind — beeinflußt. Unverkennbar ist dieser Einfluß auch bei der Eisenbahnpolitik Frankreichs, wo allerdings die ersten Ansätze zur Staatsbahnpolitik aus Gründen, die hier nicht erörtert werden sollen, nicht gerade Glück verheißende sind. Die beiden großen Staaten, die bis jetzt Staatsbahnen überhaupt nicht besitzen, sind die Vereinigten Staaten und Großbritannien. Aber auch an diesen Staaten ist der Staatsbahngedanke nicht spurlos vorüber gegangen. Von Jahr zu Jahr dringt die Überzeugung in immer weitere Kreise, daß das reine Privatbahnsystem sozusagen abgewirtschaftet hat, daß dem Staat die Aufgabe zufällt, seinen maßgebenden Einfluß auch auf die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen zu erstrecken, und zu diesem Zwecke sind

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:05 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

eine Reihe von Gesetzen erlassen und staatliche Aufsichtsbehörden eingesetzt worden.

Diese Gesichtspunkte dürfen bei der Betrachtung der Zahlen der Übersicht 7 nicht unberücksichtigt bleiben. Als S t a a t s b a h n e n sind darin nur solche aufgenommen, die im Eigentum des Staates sind und unter seinem Einfluß betrieben werden. Von dem Gesamtnetz der Erde (1 030 014 Kilometer) ist hiernach zwar nicht einmal ganz der dritte Teil (303 143 km) Staatsbahnen, betrachtet man aber die einzelnen Erdteile, so sind in Europa und in Asien mehr als die Hälfte der Eisenbahnen (173 368 von 333 848 km und 59 115 von 101 916 km) Staatsbahnen, in Afrika (22 007 km Staatsbahnen unter 36 854 Eisenbahnen) und in Australien (29 024 km Staatsbahnen unter 31 014 km Eisenbahnen) stellt sich das Verhältnis noch viel günstiger für die Staatsbahnen. Nur in Amerika mit seinen großen Privatbahnnetzen in den Vereinigten Staaten, Canada, Argentinien, Mexiko und Brasilien sind die Staatsbahnen (19 629 km) verschwindend klein gegenüber den Privatbahnen (506 753 km), und bei der Betrachtung der Staatsbahnen innerhalb des Gesamteisenbahnnetzes der Welt geben diese Zahlen den Ausschlag. Daß die bloßen L ä n g e n der Eisenbahnen aber selbstverständlich keinen brauchbaren Maßstab für die Beurteilung der Bedeutung eines Eisenbahnnetzes bilden, braucht kaum gesagt zu werden. Wäre es möglich, die technische, wirtschaftliche und finanzielle Ausgestaltung der Staatsbahnen und der Privatbahnen bei dem Vergleich mit in Betracht zu ziehen, so würde sich zeigen, daß die Bedeutung der Staatsbahnen für die Weltwirtschaft eine viel größere ist, als es nach den bloßen Längenzahlen den Anschein hat.

Generated on 2019-07-31 14:04 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Übersicht 1.

Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes

1	2	3	4	5	6
Laufende Nr.	Länder	Eröffnungsjahr der ersten Eisenbahn	Länge der im Betriebe		
			1840	1850	1860
	I. Europa.		Kilometer		
1	Deutschland	1835	549	6 044	11 633
2	Österreich-Ungarn usw.	1838	144	1 579	4 543
3	Großbritannien und Irland	1825	1 348	10 653	16 787
4	Frankreich	1832	497	3 083	9 528
5	Rußland und Finnland	1838	26	601	1 589
6	Italien	1839	8	427	1 800
7	Belgien	1835	336	854	1 729
8	Luxemburg	1839	—	—	—
9	Niederlande	1839	17	176	335
10	Schweiz	1844	—	27	1 096
11	Spanien	1848	—	28	1 918
12	Portugal	1854	—	—	137
13	Dänemark	1847	—	32	111
14	Norwegen	1854	—	—	68
15	Schweden	1851	—	—	522
16	Serbien	1884	—	—	—
17	Rumänien	1870	—	—	—
18	Griechenland	1869	—	—	—
19	Bulgarien	1860	—	—	—
20	Europ. Türkei	1860	—	—	66
21	Malta, Jersey, Man	—	—	—	—
	Zusammen Europa	1825	2 925	23 504	51 862
	II. Amerika.				
22	Verein. Staaten von Amerika	1830	4 534	14 515	49 292
23	Canada	1840	26	114	3 359
24	Neufundland	—	—	—	—
25	Mexiko	1850	—	11	32
26	Mittelamerika	1855	—	—	76
27	Große und Kleine Antillen	1837	194	424	629
28	Columbien	1855	—	—	77
29	Venezuela	1866	—	—	—
30	Britisch Guyana	1864	—	—	—
31	Niederländ. Guyana	—	—	—	—
32	Ecuador	—	—	—	—
33	Peru	1851	—	—	89
34	Bolivia	1873	—	—	—
35	Verein. Staaten von Brasilien	1854	—	—	129
36	Paraguay	1865	—	—	—
37	Uruguay	1869	—	—	—
38	Chile	1852	—	—	195
39	Argentinien	1857	—	—	39
	Zusammen Amerika	1830	4 754	15 064	53 935

[1]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1902 S. 507: Übersicht der Entwick-

[2]) Bis 1900 war Luxemburg in der Zahl für die Niederlande, Bulgarien

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:05 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Übersicht 1.

der Erde bis zum Jahre 1910[1]).

7	8	9	10	11	2
befindlichen Eisenbahnen am Schlusse des Jahres					Länder
1870	1880	1890	1900	1910	
Kilometer					
					I. Europa.
19 575	33 838	42 869	51 391	61 148	Deutschland.
9 589	18 512	27 113	36 883	44 371	Österreich-Ungarn usw.
24 999	28 854	32 297	35 186	37 579	Großbritannien und Irland.
17 931	26 189	36 895	42 827	49 385	Frankreich.
11 243	23 857	30 957	48 107	59 559	Rußland und Finnland.
6 134	8 715	12 907	15 787	16 960	Italien.
2 997	4 120	5 263	6 345	8 510	Belgien.
—	—	—	—	[2]) 512	Luxemburg.
1 419	2 300	3 060	3 209	3 194	Niederlande.
1 449	2 571	3 190	3 783	4 701	Schweiz.
5 475	7 481	9 878	13 357	14 994	Spanien.
714	1 150	2 149	2 376	2 909	Portugal.
764	1 579	1 986	3 001	3 527	Dänemark
359	1 059	1 562	2 053	3 092	Norwegen.
1 708	5 906	8 018	11 320	13 982	Schweden.
—	—	540	578	795	Serbien.
245	1 387	2 543	3 098	3 603	Rumänien.
11	11	767	972	1 580	Griechenland.
—	—	—	—	[2]) 1 780	Bulgarien.
291	1 394	1 765	3 142	1 557	Europ. Türkei.
11	60	110	110	110	Malta. Jersey, Man.
104 914	168 983	223 869	283 525	333 848	Zusammen Europa.
					II. Amerika.
85 139	150 717	268 409	311 094	388 173	Verein. Staaten von Amerika.
4 018	11 087	22 533	28 697	39 792	Canada.
—	—	179	1 032	1 072	Neufundland.
349	1 120	9 800	14 573	24 559	Mexiko.
120	210	1 000	1 139	2 573	Mittelamerika.
647	1 562	2 338	3 070	5 420	Große und Kleine Antillen.
103	121	380	644	1 821	Columbien.
38	113	800	1 020	1 020	Venezuela.
35	35	35	88	167	Britisch Guyana.
—	—	—	—	60	Niederländ. Guyana.
—	60	300	300	536	Ecuador.
411	1 852	1 667	1 667	2 550	Peru.
—	56	209	1 000	1 217	Bolivia.
691	3 200	9 500	14 798	21 370	Verein. Staaten von Brasilien.
8	72	240	253	253	Paraguay.
98	370	1 127	1 841	2 488	Uruguay.
732	1 800	3 100	4 586	5 675	Chile.
732	2 273	9 800	16 369	28 636	Argentinien.
93 139	174 666	331 417	402 171	526 382	Zusammen Amerika.

lung des Eisenbahnnetzes der Erde im 19. Jahrhundert.

in der Zahl für die europ. Türkei mitenthalten.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:05 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

1 Laufende Nr.	2 Länder	3 Eröffnungsjahr der ersten Eisenbahn	4 Länge der im Betriebe 1840	5 1850	6 1860
	III. Asien.		Kilometer		
40	Russisch. mittelasiat. Gebiet	1880	—	—	—
41	Sibirien und Mandschurei	1893	—	—	—
42	China	1871	—	—	—
43	Japan einschl. Chosen (Korea)	1872	—	—	—
44	Britisch-Ostindien	1853	—	—	1 350
45	Ceylon	1865	—	—	—
46	Persien	1888	—	—	—
47	Kleinasien mit Syrien	1860	—	—	43
48	Portugiesisch-Indien	—	—	—	—
49	Malayische Staaten	1884	—	—	—
50	Niederländisch-Indien	1867	—	—	—
51	Siam	1893	—	—	—
52	Cochinchina, Pondichéry, Tonkin, Malakka usw.	1879	—	—	—
53	Korea[1])	1900	—	—	—
	Zusammen Asien	1853	—	—	1 393
	IV. Afrika.				
54	Ägypten	1856		—	443
55	Algier und Tunis	1862		—	—
56	Belgische Congo-Kolonie	—			
57	Südafrikanische Union:				
	Kapkolonie	—			
	Natal	—			
	Zentr.-Südafr. Bahnen	—			
	Rhodesische Bahnen	—			
	Kolonien.				
58	Deutschland:				
	Deutsch-Ostafrika	—	[2])	—	12
	Deutsch-Südwestafrika	—			
	Togo	—			
	Kamerun	—			
59	England	—			
60	Frankreich	—			
61	Italien	—			
62	Portugal	—			
	Zusammen Afrika	1860	—	—	455
	V. Australien.				
63	Neuseeland	1863	—	—	—
64	Viktoria	1854	—	—	151
65	Neu-Süd-Wales	1855	—	—	113
66	Südaustralien	1854	—	—	103
67	Queensland	1865	—	—	—
68	Tasmanien	1870	—	—	—
69	Westaustralien	1873	—	—	—
70	Hawaii mit den Inseln Maui und Oahu	1888	—	—	—
	Zusammen Australien	1854	—	—	367

[1]) Gehört jetzt zu lfd. Nr. 43: Japan.

während des letzten Jahrzehnts für diese Übersicht neu geordnet werden, so

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:05 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

7	8	9	10	11	2
befindlichen Eisenbahnen am Schlusse des Jahres					Länder
1870	1880	1890	1900	1910	
Kilometer					**III. Asien.**
—	125	1 433	2 669	6 544	Russisch. mittelasiat. Gebiet.
—	—	—	6 200	10 846	Sibirien und Mandschurei.
—	11	200	646	8 724	China.
—	121	2 333	5 892	9 806	Japan einschl. Chosen (Korea).
7 683	14 977	27 000	38 235	51 647	Britisch-Ostindien.
118	219	308	478	928	Ceylon.
—	—	30	54	54	Persien.
234	372	800	2 760	5 037	Kleinasien mit Syrien.
—	—	54	82	82	Portugiesisch-Indien.
—	—	100	439	1 219	Malayische Staaten.
150	450	1 361	2 094	2 497	Niederländisch-Indien.
—	—	—	327	1 026	Siam.
—	12	105	383	3 506	Cochinchina, Pondichéry, Tonkin, Malakka usw.
—	—	—	42	— [1])	Korea.
8 185	16 287	33 724	60 301	101 916	Zusammen Asien.
					IV. Afrika.
1 056	1 500	1 547	3 358	5 913	Ägypten.
517	1 379	3 104	4 251	5 044	Algier und Tunis.
				830	Belgische Kongo-Kolonie.
					Südafrikanische Union:
				6 070	Kapkolonie.
				1 759	Natal.
				4 167	Zentr.-Südafr. Bahnen.
				3 527	Rhodesische Bahnen.
					Kolonien.
213	1767	4735	12 505		Deutschland:
				718	Deutsch-Ostafrika.
				1 598	Deutsch-Südwestafrika.
				298	Togo.
				107	Kamerun.
				2 908	England.
				2 188	Frankreich.
				115	Italien.
				1 612	Portugal.
1 786	4 646	9 386	20 114	36 854	Zusammen Afrika.
					V. Australien.
71	2 072	3 120	3 670	4 419	Neuseeland.
443	1 930	4 325	5 178	5 640	Viktoria.
545	1 368	3 641	4 523	6 089	Neu-Süd-Wales.
306	1 073	2 900	3 029	3 351	Südaustralien.
331	1 019	3 435	4 507	6 456	Queensland.
69	269	643	771	1 020	Tasmanien.
—	116	825	2 194	3 897	Westaustralien.
—	—	—	142	142	Hawaii mit den Inseln Maui und Oahu.
1 765	7 847	18 889	24 014	31 014	Zusammen Australien.

[2]) Die Länder mußten wegen der politischen Umwälzungen in Afrika daß für die Jahrzehnte bis 1900 nur die Gesamtzahlen gebracht werden können

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:05 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

1	2	3	4	5	6
Laufende Nr.	Länder	Eröffnungsjahr der ersten Eisenbahn	Länge der im Betriebe		
			1840	1850	1860
	Wiederholung.		Kilometer		
I.	Europa	1825	2 925	23 504	51 862
II.	Amerika	1827	4 754	15 064	53 935
III.	Asien	1853	—	—	1 393
IV.	Afrika	1860	—	—	455
V.	Australien	1854	—	—	367
	Zusammen auf der Erde	—	7 679	38 568	108 012
	oder rund	—	7 700	38 600	108 000

Übersicht 2.

Zunahme der Bahnlänge in den ein-

1	2	3	4	5	6	7	8
Bahngebiet	Die Zunahme der Bahnlänge betrug						
	1840—1850		1850—1860		1860—1870		1870—
	km	%	km	%	km	%	km
I. Europa	20 600	710	28 400	121	53 000	102	64 100
II. Amerika	10 300	215	38 800	257	39 200	73	81 600
III. Asien	—	—	1 400	—	6 800	486	8 100
IV. Afrika	—	—	400	—	1 400	350	2 800
V. Australien	—	—	400	—	1 400	350	6 000
Gesamte Erde	30 900	401	69 400	180	101 800	94	162 600
Von der Zunahme kommen auf:							
Deutschland	5 500	1100	5 600	93	8 000	69	14 200
Österreich-Ungarn . . .	1 500	1500	2 900	181	5 100	113	8 900
Großbritannien u. Irland	9 400	723	6 100	57	8 200	49	3 900
Frankreich	2 600	520	6 400	206	8 400	88	8 300
Rußland und Finnland	600	—	1 000	167	9 600	600	12 700
Italien	400	—	1 400	350	4 300	239	2 600
Belgien	600	200	800	89	1 300	77	1 100
Spanien	—	—	1 900	—	3 600	189	2 000
Vereinigte Staaten von Amerika	10 000	222	34 800	240	35 800	73	65 600
Canada	100	—	3 300	—	600	18	7 100
Mexiko	—	—	—	—	300	—	800
Britisch Ostindien . .	—	—	1 400	—	6 300	450	7 300

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:05 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

7	8	9	10	11	2
befindlichen Eisenbahnen am Schlusse des Jahres					Länder
1870	1880	1890	1900	1910	
Kilometer					**Wiederholung.**
104 914	168 983	223 869	283 525	333 848	Europa.
93 139	174 666	331 417	402 171	526 382	Amerika.
8 185	16 287	33 724	60 301	101 916	Asien.
1 786	4 646	9 836	20 114	36 854	Afrika.
1 765	7 847	18 889	24 014	31 014	Australien.
209 789	372 429	617 285	790 125	1 030 014	Zusammen auf der Erde
209 800	372 400	617 300	790 100	1 030 000	oder rund.

Übersicht 2.

zelnen Jahrzehnten von 1840—1910.

9	10	11	12	13	14	15	1
in runden Zahlen im Jahrzehnt							
1880	1880—1890		1890—1900		1900—1910		Bahngebiet
%	km	%	km	%	km	%	
61	54 900	32	59 700	27	50 300	18	I. Europa.
88	156 700	89	70 700	21	124 200	31	II. Amerika.
99	17 400	107	26 600	79	41 600	69	III. Asien.
156	4 800	104	10 700	114	16 800	83	IV. Afrika.
333	11 100	142	5 100	27	7 000	29	V. Australien.
78	244 900	66	172 800	28	239 900	30	Gesamte Erde.
							Von der Zunahme kommen auf:
72	9 100	27	8 500	20	9 800	19	Deutschland.
93	8 600	46	9 800	36	7 500	20	Österreich-Ungarn.
16	3 400	12	2 900	9	2 400	7	Großbritannien u. Irland.
46	10 700	41	5 900	16	6 600	15	Frankreich.
113	7 000	29	17 100	55	11 500	24	Rußland und Finnland.
43	4 200	48	2 900	22	1 200	7	Italien.
37	1 200	29	1 100	20	2 200	34	Belgien.
36	2 400	32	3 500	35	1 600	12	Spanien.
77	117 700	78	42 700	16	77 100	25	Vereinigte Staaten. von Amerika.
178	11 400	103	6 200	27	11 100	39	Canada.
267	8 700	791	4 800	49	10 000	69	Mexiko.
94	12 000	80	11 200	42	13 400	35	Britisch Ostindien.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:05 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Übersicht 3.

Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes der Erde vom Schlusse des Eisenbahnlänge zur Flächengröße und

Laufende Nr.	Länder	Länge der im Betrieb befindlichen Eisenbahnen am Ende des Jahres				
		1906	1907	1908	1909	1910
	I. Europa.	Kilometer				
1	Deutschland:					
	Preußen	34 872	35 393	36 111	36 839	37 471
	Bayern	7 587	7 638	7 791	8 008	8 137
	Sachsen	3 045	3 071	3 096	3 151	3 151
	Württemberg	2 040	2 052	2 070	2 108	2 128
	Baden	2 193	2 213	2 221	2 228	2 236
	Elsaß-Lothringen	1 978	1 978	2 023	2 101	2 121
	Übrige deutsche Staaten	5 661	5 695	5 722	5 864	5 904
	Zusammen Deutschland	57 376	58 040	59 034	60 299	61 148
2	Österreich-Ungarn, einschließlich Bosnien und Herzegowina	41 227	41 605	42 636	43 717	44 371
3	Großbritannien und Irland	37 107	37 181	37 335	37 457	37 579
4	Frankreich	47 129	47 823	48 125	48 581	49 385
5	Rußland europäisches, einschließl. Finnland (3 615 km)	56 670	58 385	58 843	59 403	59 559
6	Italien	16 420	16 596	16 718	16 799	16 960
7	Belgien	7 495	7 844	8 125	8 278	8 510
8	Luxemburg[3]	—	—	512	512	512
9	Niederlande[3]	3 566	3 589	3 100	3 070	3 194
10	Schweiz	4 342	4 447	4 539	4 580	4 701
11	Spanien	14 649	14 850	14 915	14 956	14 994
12	Portugal	2 637	2 783	2 894	2 894	2 909
13	Dänemark	3 434	3 446	3 484	3 484	3 527
14	Norwegen	2 586	2 586	2 873	3 002	3 092
15	Schweden	13 165	13 392	13 632	13 797	13 982
16	Serbien	610	610	678	678	795
17	Rumänien	3 210	3 210	3 243	3 355	3 603
18	Griechenland	1 241	1 241	1 580	1 580	1 580
19	Bulgarien[3]	—	—	1 691	1 746	1 780
20	Europäische Türkei[3]	3 142	3 197	1 557	1 557	1 557
21	Malta, Jersey, Man	110	110	110	110	110
	Zusammen Europa[2]	316 116	320 935	325 624	329 855	333 848

[1] Einzelne Abweichungen der vorliegenden Nachweisung von den früheren die Umrechnung sind 1 engl. Meile = 1,609 km und 1 Werst = 1,067 km ange-

[2] Die Angaben Spalte 7, 12 und 13 sind entnommen aus dem Journal

[3] Die Angaben für Luxemburg waren bis 1907 mit den Angaben für die

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:05 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Übersicht 3.

Jahres 1906 bis zum Schlusse des Jahres 1910 und das Verhältnis der Bevölkerungszahl der einzelnen Länder. [1])

8	9	10	11	12	13	2
Zuwachs von 1906—1910		Der einzelnen Länder		Es trifft Ende 1910 Bahnlänge auf je		Länder
im ganzen (Sp. 7—3)	in Proz. ($\frac{\text{Sp. 8.100}}{\text{Sp. 3}}$)	Flächengröße qkm	Bevölkerungszahl	100 qkm	10 000 Einw.	
km	%	(abgerundete Zahlen)		km		**I. Europa.**
						Deutschland:
2 599	7,5	348 700	39 924 000	10,7	9,3	Preußen.
550	7,2	75 900	6 849 000	10,7	11,8	Bayern.
106	3,5	15 000	4 779 000	21,0	6,6	Sachsen.
88	4,3	19 500	2 424 000	10,9	8,7	Württemberg.
43	2,0	15 100	2 131 000	14,8	10,4	Baden.
143	7,2	14 500	1 867 000	14,6	11,3	Elsaß-Lothringen.
243	4,3	52 100	6 577 000	11,3	8,9	Übrige deutsche Staaten.
3 772	6,6	540 800	64 551 000	11,3	9,3	Zusammen Deutschland.
						Österreich-Ungarn, einschließl.
3 144	7,6	676 500	51 018 000	6,6	8,7	Bosnien und Herzegowina.
472	1,3	314 000	45 472 000	12,0	8,3	Großbritannien und Irland.
2 256	4,8	536 400	39 252 000	9,2	12,6	Frankreich.
						Rußland europäisches, einschl.
2 889	5,1	5 390 000	128 171 000	1,1	4,7	Finland (3 615 km).
540	3,3	286 600	34 270 000	5,9	4,9	Italien.
1 015	13,5	29 500	7 386 000	28,8	11,4	Belgien.
} 140	3,9	{ 2 600	246 000	19,7	20,8	Luxemburg.
}		{ 33 100	5 825 000	9,7	5,5	Niederlande.
359	8,2	41 400	3 559 000	11,4	13,2	Schweiz.
345	2,4	496 900	18 618 000	3,0	8,1	Spanien.
272	10,3	92 600	5 429 000	3,2	5,4	Portugal.
93	2,7	38 500	2 589 000	9,2	13,6	Dänemark.
506	19,6	322 300	2 350 000	1,0	13,2	Norwegen.
817	6,2	447 900	5 476 000	3,1	25,6	Schweden.
185	30,3	48 300	2 821 000	1,6	2,8	Serbien.
393	12,3	131 300	6 860 000	2,7	5,3	Rumänien.
339	27,3	64 700	2 632 000	2,4	6,0	Griechenland.
} 195	6,2	{ 96 300	4 253 000	1,8	4,2	Bulgarien.
}		{ 169 300	6 130 000	0,9	2,5	Europäische Türkei.
—	—	1 100	372 000	10,0	3,0	Malta, Jersey, Man.
17 732	5,6	9 760 100	437 280 000	3,4	7,6	Zusammen Europa.

beruhen auf neueren Quellen, die inzwischen zur Kenntnis gekommen sind. Für
nommen.
officiel de la République française vom 11. Dezember 1911,
Niederlande, die für Bulgarien mit denen für die europäische Türkei vereinigt.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:05 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

1 Laufende Nr.	2 Länder	3	4	5	6	7
		Länge der im Betrieb befindlichen Eisenbahnen am Ende des Jahres				
		1906	1907	1908	1909	1910
	II. Amerika.	Kilometer				
22	Canada[1])	34 622	36 125	37 507	38 783	39 792
23	Vereinigte Staaten von Amerika[1]) einschl. Alasca (676 km)	361 579	369 991	376 567 [2])	381 701 [2])	388 173
24	Neufundland	1 072	1 072	1 072	1 072	1 072
25	Mexiko	21 007	21 906	23 905	24 161	24 559
26	Mittelamerika (Guatemala 957 km, Honduras 143 km, Salvador 197 km, Nicaragua 322 km, Costarica 878 km, Panama 76 km)	2 240	2 240	2 413	2 413	2 573
27	Große Antillen (Cuba 3752 km, Dominikanische Republik 282 km, Haïti 225 km, Jamaika 298 km, Portorico 322 km)	3 602	3 911	4 833	4 833	4 879
28	Kleine Antillen (Martinique 224, Barbados 175, Trinidad 142 km)	541	541	541	541	541
29	Vereinigte Staaten von Columbien	723	723	724	754	821
30	Venezuela	1 020	1 020	1 020	1 020	1 020
31	Britisch-Guayana	167	167	167	167	167
32	Niederländisch Guayana	60	60	60	60	60
33	Ecuador	300	300	508	521	536
34	Peru	1 959	2 144	2 367	2 367	2 550
35	Bolivia	1 129	1 129	1 129	1 129	1 217
36	Vereinigte Staaten von Brasilien	17 059	17 242	19 211	20 917	21 370
37	Paraguay	253	253	253	253	253
38	Uruguay	1 948	1 948	2 328	2 328	2 488
39	Chile	4 730	4 730	4 730	5 295	5 675
40	Argentinien	20 560	22 004	24 901	25 509	28 636
	Zusammen Amerika	474 571	487 506	504 236	513 824	526 382
	III. Asien.					
41	Russisches mittelasiatisch. Gebiet	4 519	4 519	4 519	6 544	6 544
42	Sibirien und Mandschurei	9 116	9 116	10 337	10 337	10 846
43	China	5 953	6 698	8 042	8 524	8 724
44	Japan einschl. Chosen (Korea)	9 175	9 175	9 209	9 281	9 806
45	Britisch Ostindien	46 642	48 106	49 197	50 667	51 647
46	Ceylon	904	904	904	928	928
47	Persien	54	54	54	54	54
48	Kleinasien, Syrien und Arabien, mit Cypern (58 km)	4 716	4 716	5 037	5 037	5 037
49	Portugiesisch Indien	82	82	82	82	82
50	Malayische Staaten (Borneo, Celebes usw.)	871	1 024	1 024	1 219	1 219
51	Niederländisch Indien (Java, Sumatra)	2 373	2 429	2 472	2 475	2 497
52	Siam	718	919	919	926	1 026
53	Cochinchina, Kambodscha, Annam, Tonkin (2398 km), Pondichéry (95 km), Malakka (92 km), Philippinen (921 km)	2 835	2 835	2 835	3 362	3 506
	Zusammen Asien	87 958	90 577	94 631	99 436	101 916

[1]) Die Angaben beziehen sich auf das Rechnungsjahr (fiscal year) (30. Juni).
[2]) Hierbei ist zu berücksichtigen, daß seit 1908 die Unternehmungen, die beschäftigen (switching und terminal companies), deren Länge 1907/08 3 540 km

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:05 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

8	9	10	11	12	13	2
Zuwachs von 1906—1910		Der einzelnen Länder		Es trifft Ende 1910 Bahnlänge auf je		Länder
im ganzen (Sp. 7—3)	in Proz. ($\frac{\text{Sp. 8.100}}{\text{Sp. 3}}$)	Flächengröße qkm	Bevölkerungszahl	100 qkm	10000 Einw.	
km	%	(abgerundete Zahlen)		km		**II. Amerika.**
5 170	14,9	8 768 000	6 500 000	0,5	61,2	Canada.
26 594	7,4	9 305 300	88 995 000	4,2	43,6	Verein. Staaten von Amerika einschl. Alasca (676 km).
—	—	110 800	237 000	1,0	45,2	Neufundland.
3 552	16,9	2 016 000	14 545 000	1,2	16,9	Mexiko.
333	14,9	—	—	—	—	Mittelamerika (Guatemala 957, Honduras 143, Salvador 197, Nicaragua 322, Costarica 878 und Panama 76 km).
1 277	35,5	—	—	—	—	Große Antillen (Cuba 3752 km, Dominikanische Republik 282, Haïti 225, Jamaika 298, Portorico 322 km).
—	—	—	—	—	—	Kl. Antillen (Martinique 224, Barbados 175, Trinidad 142),
98	13,6	1 330 800	4 500 000	0,06	1,8	Verein. Staat. von Columbien.
—	—	1 043 900	2 647 000	0,1	4,2	Venezuela.
—	—	229 600	295 000	0,07	5,7	Britisch-Guyana.
—	—	—	—	—	—	Niederländisch Guyana.
236	78,9	299 600	1 400 000	0,2	3,8	Ecuador.
591	30,2	1 137 000	4 607 000	0,2	5,5	Peru.
88	7,8	1 334 200	2 269 000	0,1	5,4	Bolivia.
4 311	25,3	8 361 400	21 279 000	0,3	10,0	Verein. Staat. von Brasilien.
—	—	253 100	636 000	0,1	4,0	Paraguay.
540	27,7	178 700	1 043 000	1,4	23,9	Uruguay.
945	20,0	776 000	3 314 000	0,7	17,1	Chile.
8 076	39,3	2 885 600	4 894 000	1,0	58,5	Argentinische Republik.
51 811	10,9	—	—	—	—	Zusammen Amerika.
						III. Asien.
2 025	44,8	554 900	9 305 000	1,2	7,0	Russisches mittelasiat. Gebiet.
1 730	19,0	12 518 500	7 049 000	0,09	15,4	Sibirien und Mandschurei.
2 771	46,5	11 081 000	357 250 000	0,08	0,2	China.
631	6,9	636 000	63 135 000	1,5	1,6	Japan einschl. Chosen (Korea).
5 005	10,7	5 068 300	295 213 000	1,0	1,7	Britisch Ostindien.
24	2,7	63 900	4 040 000	1,4	2,3	Ceylon.
—	—	1 645 000	9 500 000	0,003	0,06	Persien.
321	40,9	1 778 200	19 568 000	0,3	2,6	Kleinasien, Syrien u. Arabien, mit Cypern (58 km).
—	—	3 700	572 000	2,2	1,4	Portugiesisch Indien.
348	39,9	86 200	719 000	1,4	17,0	Malayische Staaten (Borneo, Celebes usw.).
124	5,2	599 000	29 577 000	0,4	0,8	Niederländisch Indien (Java, Sumatra).
308	42,9	633 000	9 000 000	0,2	1,1	Siam.
671	23,7	—	—	—	—	Cochinchina, Kambodscha, Annam, Tonkin (2398 km), Pondichéry (95), Malakka (92), Philippinen (921 km).
13 958	15,9	—	—	—	—	Zusammen Asien.

sich lediglich mit den Bahnhöfen und dem Verschiebedienst auf den Bahnhöfen betrug, nicht mehr gezählt werden (Archiv für Eisenbahnwesen 1910 S. 1465).

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:05 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

1	2	3	4	5	6	7
Laufende Nr.	Länder	Länge der im Betrieb befindlichen Eisenbahnen am Ende des Jahres				
		1906	1907	1908	1909	1910
	IV. Afrika.	Kilometer				
54	Ägypten	5 252	5 544	5 638	5 638	5 913
55	Algier und Tunis	4 906	4 906	4 906	5 044	5 044
56	Belgische Congo-Kolonie	642	642	688	738	830
57	Süd-Afrikanische Union:					
	Kapkolonie				5 340	6 070
	Natal				1 759	1 759
	Zentral-Südafrikan. Bahnen [1]	10 744	11 310	12 034	[1] 4 167	4 167
	Rhodesische Bahnen [2]				[2] 3 120	3 527
	Kolonien:					
58	Deutschland:					
	Deutsch-Ostafrika				464	718
	Deutsch-Südwestafrika	1 847	1 847	2 078	1 598	1 598
	Togo				195	298
	Kamerun				107	107
59	England (Britisch Ostafrika 949 km, Sierra Leone 410 km, Goldküste 270 km, Lagos 437 km, Mauritius 842 km)	1 988	1 988	1 988	2 035	2 908
60	Frankreich (Franz. Sudan 1479 km, Somaliküste (Abessinien) 310 km, Madagaskar 272, Réunion 127 km)	1 262	2 006	2 024	2 030	2 188
61	Italien (Eritrea 115 km)	115	115	115	115	115
62	Portugal (Angola 1024 km, Mozambique 588 km)	1 131	1 131	1 131	1 131	1 612
	Zusammen Afrika	27 887	29 489	30 602	33 481	36 854
	V. Australien.					
63	Neuseeland	4 055	4 137	4 162	4 315	4 419
64	Victoria	5 517	5 517	5 517	5 520	5 640
65	Neu-Süd-Wales	5 586	5 586	5 587	6 057	6 089
66	Süd-Australien	3 097	3 097	3 237	3 351	3 351
67	Queensland	5 479	5 479	5 618	6 185	6 456
68	Tasmanien	998	998	998	1 010	1 020
69	West-Australien	3 636	3 636	3 636	3 736	3 897
70	Hawai (40 km) mit den Inseln Maui (11 km) und Oahu (91 km)	142	142	142	142	142
	Zusammen Australien	28 510	28 592	28 897	30 316	31 014
	Wiederholung.					
I.	Europa	316 116	320 935	325 624	329 855	333 848
II.	Amerika	474 571	487 506	504 236	513 824	526 382
III.	Asien	87 958	90 577	94 631	99 436	101 916
IV.	Afrika	27 887	29 489	30 602	33 481	36 854
V.	Australien	28 510	28 592	28 897	30 316	31 014
	Zusammen auf der Erde	935 042	957 099	983 990	1 006 912	1 030 014
	Steigerung gegen das Vorjahr %	3,1	2,5	2,8	2,3	2,3

[1] Enthaltend Oranje-Freistaat mit Basutoland, Transvaal mit Swaziland.

[2] Im Protektorat von Britisch Betschuanaland, Matabele und Maschona-

Generated on 2019-07-31 14:07 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

8	9	10	11	12	13	2
Zuwachs von 1906—1910		Der einzelnen Länder		Es trifft Ende 1910 Bahnlänge auf je		Länder
im ganzen (Sp. 7—3)	in Proz. (Sp. 8·100 / Sp. 3)	Flächengröße qkm	Bevölkerungszahl	100 qkm	10000 Einw.	
km	%	(abgerundete Zahlen)		km		**IV. Afrika.**
661	12,6	994 300	11 287 000	0,6	5,2	Ägypten
138	2,3	897 400	6 695 000	0,6	7,5	Algier und Tunis.
188	29,3	—	—	—	—	Belgische Congo-Kolonie.
4 779	44,5	—	—	—	—	Süd-Afrikanische Union: Kapkolonie. Natal. Zentral-Südafr. Bahnen.[1] Rhodesische Bahnen.[2]
						Kolonien:
874	47,3	—	—	—	—	Deutschland: Deutsch-Ostafrika. Deutsch-Südwestafrika. Togo. Kamerun
920	46,3	—	—	—	—	England (Britisch Ostafr. 949, Sierra Leone 410, Goldküste 270, Lagos 437, Mauritius 842 km).
926	73,4	—	—	—	—	Frankreich (Franz. Sudan 1479, Somaliküste (Abessinien) 310 Madagaskar 272, Réunion 127).
—	—	—	—	—	—	Italien (Eritrea 115 km).
481	42,5	—	—	—	—	Portugal (Angola 1024, Mozambique 588 km).
8 967	32,2	—	—	—	—	Zusammen Afrika.
						V. Australien.
364	9,0	271 000	1 021 000	1,6	43,3	Neuseeland.
123	2,2	229 000	1 271 000	2,5	44,4	Victoria.
503	9,0	799 100	1 596 000	0,8	38,1	Neu-Süd-Wales.
254	8,2	2 341 600	434 000	0,1	77,2	Süd-Australien.
977	17,8	1 731 400	908 000	0,4	71,1	Queensland.
22	2,2	67 900	186 000	1,5	54,8	Tasmanien.
261	7,2	2 527 300	472 000	0,1	82,6	West-Australien.
—	—	17 700	109 000	0,8	13,0	Hawai (40) mit den Inseln Maui (11) und Oahu (91 km).
2 504	8,5	7 985 000	5 997 000	0,4	51,7	Zusammen Australien.
						Wiederholung.
17 732	5,6	9 760 100	437 280 000	3,4	7,6	Europa.
51 811	10,9	—	—	—	—	Amerika.
13 958	15,9	—	—	—	—	Asien.
8 967	32,2	—	—	—	—	Afrika.
2 504	8,5	7 985 000	5 997 000	0,4	51,7	Australien.
94 972	10,2	—	—	—	—	Zusammen auf der Erde.

land oder Rhodesia.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:11 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Übersicht 4.

Zunahme der Bahnlänge der 5 Erdteile in den

1	2	3	4	5	6	7
Zeitabschnitt von Jahresschluß zu Jahresschluß	Europa		Amerika		Asien	
	km	%	km	%	km	%
1880—1885 . . .	27 241	16,2	78 963	46,4	6 338	39,7
1885—1890 . . .	27 784	14,2	81 330	32,6	10 887	48,9
1890—1895 . . .	27 980	12,5	39 599	12,0	10 203	30,8
1895—1900 . . .	32 104	12,8	31 996	8,6	16 926	39,0
1900—1905 . . .	26 280	9,3	58 025	14,4	21 120	35,0
1905—1910 . . .	24 043	7,8	66 186	14,4	20 495	25,2

Übersicht 5.

Zunahme der Bahnlänge in verschiedenen Staaten

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Zeitabschnitt von Jahresschluß zu Jahresschluß	Deutschland		Österreich-Ungarn		Frankreich		Großbritannien und Irland	
	km	%	km	%	km	%	km	%
1880—1885 . .	4 161	12,5	4 137	22,4	6 300	24,1	1 971	6,1
1885—1890 . .	5 297	14,1	4 202	19,5	4 181	12,9	1 454	4,7
1890—1895 . .	3 544	8,3	3 865	14,3	3 558	9,7	1 761	5,5
1895—1900 . .	4 978	10,7	6 003	19,4	2 597	6,5	1 128	3,3
1900—1905 . .	5 086	9,9	3 035	8,2	3 639	8,5	1 574	4,5
1905—1910 . .	4 671	8,3	4 453	11,2	2 919	6,3	819	2,2

Generated on 2019-07-31 14:07 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Übersicht 4.

einzelnen Jahrfünften von 1880 bis 1910.

8	9	10	11	12	13	1
Afrika		Australien		Im ganzen auf der Erde		Zeitabschnitt von Jahresschluß zu Jahresschluß
km	%	km	%	km	%	
2 457	53,7	5 148	66,0	120 147	32,7	1880—1885
2 759	39,2	6 000	46,3	128 760	26,4	1885—1890
3 356	34,3	3 371	17,3	84 509	13,7	1890—1895
6 967	53,0	1 696	7,6	89 689	12,8	1895—1900
6 097	30,3	4 055	16,9	115 577	14,6	1900—1905
10 644	40,6	2 945	10,5	124 312	13,7	1905—1910

Übersicht 5.

in den einzelnen Jahrfünften von 1880 bis 1910.

10	11	12	13	14	15	1
Vereinigte Staaten von Amerika		Canada		Britisch Ostindien		Zeitabschnitt von Jahresschluß zu Jahresschluß
km	%	km	%	km	%	
61 673	42,3	5 190	46,6	4 508	30,5	1880—1885
60 901	29,3	4 999	30,6	6 991	36,2	1885—1890
24 022	8,9	4 383	20,5	5 023	19,1	1890—1895
18 663	6,4	2 985	11,6	6 913	22,1	1895—1900
40 409	13,0	4 450	15,5	7 810	20,4	1900—1905
36 670	10,4	6 645	20,0	5 602	12,2	1905—1910

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:07 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Übersicht 6.

Die Anlagekosten der Eisenbahnen.

Laufende No.	Länder und Bahngruppen	Zeit, auf die die Angabe des Anlagekapitals sich bezieht	Länge	Anlagekapital im ganzen (runde Millionen)	Anlagekapital für 1 km
			km	ℳ	
	I. Europa:				
1	Deutschland: Gesamtnetz	Betriebsjahr 1910	59 259	17 348 000 000	292 753
2	Österreich-Ungarn:	Kalenderjahr			
	Österreich: Gesamtnetz .	1909	22 377	6 842 000 000	305 755
	Ungarn: „	1909	20 263	3 462 000 000	170 843
3	Frankreich: Hauptbahnen	Kalenderjahr 1908	40 110	14 587 000 000	363 682
4	Belgien: Staatsbahnen	Kalenderjahr 1909	4 322	2 036 000 000	472 331
5	Niederlande: Gesamtnetz	Kalenderjahr 1897	2 661	574 000 000	215 614
6	England: Gesamtnetz	Kalenderjahr 1907	37 181	25 881 000 000	696 090
7	Dänemark: Staatsbahnen	Betriebsjahr 1909/1910	1 960	282 000 000	143 678
8	Norwegen: Gesamtnetz	Betriebsjahr 1909/1910	2 976	324 000 000	108 854
9	Schweden: Staatsbahnen	Kalenderjahr 1910	4 418	581 000 000	131 517
10	Rußland (ohne Finland):	Kalenderjahr			
	Gesamtnetz	1908	66 670	14 171 000 000	212 561
	Finland (Staatsbahnen) .	1908	3 447	292 000 000	93 200
11	Rumänien: Gesamtnetz	Betriebsjahr 1909/1910	3 186	757 000 000	237 629
12	Serbien: Staatsbahnen	Kalenderjahr 1909	565	131 000 000	231 482
13	Bulgarien: Staatsbahnen	Kalenderjahr 1908	1 589	189 000 000	112 474
14	Italien: Staatsbahnen	Betriebsjahr 1906/1907	14 000	4 525 000 000	323 219
15	Schweiz: Gesamtnetz	Kalenderjahr 1909	4 580	1 368 000 000	302 469
16	Spanien	Kalenderjahr 1907	14 485	2 911 000 000	211 325
	zusammen und Durchschnitt	. . . . .	304 049	96 261 000 000	317 000

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:05 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Laufende Nummer	Länder und Bahngruppen	Zeit auf die die Angabe des Anlagekapitals sich bezieht	Länge	Anlagekapital im ganzen (runde Millionen)	Anlagekapital für 1 km
			km	ℳ	
	II. Übrige Erdteile.				
1	Verein. Staaten von Amerika	30. Juni 1909	381 122	73 449 000 000	192 718
2	Canada	30. „ 1910	39 792	5 923 000 000	136 679
3	Cuba	1905	2 468	273 000 000	111 000
4	Uruguay	1898/99	1 605	221 000 000	137 816
5	Chile (Staatsbahnen) . . .	31. Dez. 1898	2 213	316 000 000	140 454
6	Argentinien	1909	24 781	3 595 000 000	147 972
7	Brasilien: Central de Brasil	1908	1 764	392 000 000	114 080
8	Britisch-Ostindien	31. Dez. 1910	51 647	5 971 000 000	115 613
9	Japan (Privatbahnen) . . .	31. März 1909	767	65 000 000	84 753
10	Siam (Vollspurbahnen) . .	1910/1911	781	76 000 000	97 532
11	Java	1893	977	124 000 000	135 718
12	Algier und Tunis	31. Dez. 1907	4 119	580 000 000	140 226
13	Kapkolonie	31. „ 1909	5 340	660 000 000	123 566
14	Natal	31. „ 1909	1 588	282 000 000	186 681
15	Sierra Leone	1903	357	20 000 000	53 600
16	Goldküste	1903	274	36 000 000	128 000
17	Lagos	1903	201	18 000 000	88 000
18	Kolonie Neuseeland . . .	31. März 1910	4 372	582 000 000	133 050
19	„ Viktoria	30. Juni 1910	5 617	880 000 000	156 683
20	„ Neu-Süd-Wales . .	30. „ 1910	5 862	998 000 000	170 275
21	„ Südaustralien . .	30. „ 1910	3 076	293 000 000	95 166
22	„ Queensland . . .	30. „ 1910	5 891	524 000 000	84 288
23	„ Tasmanien	30. „ 1910	755	83 000 000	109 442
24	„ Westaustralien . .	30. „ 1910	3 451	232 000 000	68 630
	zusammen und Durchschnitt	. . . . .	548 820	95 593 000 000	174 000

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:07 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Übersicht 7.

Die Staatseisenbahnen im Jahre 1910.

Länder	Eisenbahnen	
	Gesamtlänge km	davon Staatsbahnen km
Europa.		
Deutschland	61 148	55 722
Österreich-Ungarn	44 371	35 481
Großbritannien	37 579	—
Frankreich	49 385	8 869
Rußland, europ.	59 559	34 857
Italien	16 960	14 211
Belgien	8 510	4 322
Luxemburg	512	191
Niederlande	3 194	1 711
Schweiz	4 701	2 738
Spanien	14 994	—
Portugal	2 909	1 080
Dänemark	3 527	1 959
Norwegen	3 092	2 506
Schweden	13 982	4 372
Serbien	795	574
Rumänien	3 603	3 186
Griechenland	1 580	—
Bulgarien	1 780	1 589
Türkei, europ.	1 557	—
Malta, Jersey, Man	110	—
zusammen	333 848	173 368
Amerika.		
Canada	39 792	2 766
Vereinigte Staaten	388 173	—
Neufundland	1 072	—
Mexiko	24 559	—
Mittelamerika	2 573	—
Große Antillen	4 879	68
Kleine Antillen	541	—
Columbien	821	—
Venezuela	1 020	—
Britisch-Guayana	167	—
Niederl.-Guayana	60	—
Ekuador	536	—
Peru	2 550	1 358
Bolivia	1 217	—
Brasilien	21 370	8 760
Paraguay	253	—
Uruguay	2 488	—
Chile	5 675	2 706
Argentinien	28 636	3 971
zusammen	526 382	19 629
Asien.		
Russ. mittelasiat. Gebiet	6 544	9 947
Sibirien, Mandschurei	10 846	
China	8 724	—
Japan, einschl. Chosen	9 806	7 310
Britisch Ostindien	51 647	39 364
Ceylon	928	—
Persien	54	—
Kleinasien usw.	5 037	1 468
Portugiesisch Indien	82	—
Malayische Staaten	1 219	—
Niederländisch Indien	2 497	—
Siam	1 026	1 026
Cochinchina usw.	3 506	—
zusammen	101 916	59 115

Generated on 2019-07-31 14:06 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Länder	Eisenbahnen	
	Gesamtlänge km	davon Staatsbahnen km
Afrika.		
Ägypten	5 913	4 493
Algier und Tunis	5 044	—
Belgische Kongokolonien	830	—
Südafrikanische Union:		
Kapkolonie	6 070	5 340
Natal	1 759	1 759
Zentr. Südafrik. Bahnen	4 167	4 167
Rhodesische Bahnen	3 527	3 527
Kolonien:		
Deutschland:		
Deutsch-Ostafrika	718	718
Deutsch-Südwestafrika	1 598	1 598
Togo	298	298
Kamerun	107	107
England	2 908	—
Frankreich	2 188	—
Italien	115	—
Portugal	1 612	—
zusammen	36 854	22 007

Länder	Eisenbahnen	
	Gesamtlänge km	davon Staatsbahnen km
Australien.		
Neuseeland	4 419	4 372
Viktoria	5 640	5 617
Neu-Süd-Wales	6 089	5 862
Südaustralien	3 351	3 076
Queensland	6 456	5 891
Tasmanian	1 020	755
Westaustralien	3 897	3 451
Hawai usw.	142	—
zusammen	31 014	29 024
Wiederholung.		
Europa	333 848	173 368
Amerika	526 382	19 629
Asien	101 916	59 115
Afrika	36 854	22 007
Australien	31 014	29 024
zusammen	1 030 014	303 143

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:06 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die Canadische Überlandbahn und ihre wirtschaftliche Bedeutung[1]).

Von Dr. **Alexander Eversmann** in Hamburg.

(Fortsetzung.)[1])

(Mit einer Karte[2]) und zwei Kartenskizzen.)

D.

Konkurrenzlinien.

Das der Canadischen Überlandbahn bis zum Jahre 1901 zugebilligte Monopol hatte die Bedeutung, daß ihrer Hauptlinie westlich von Port Arthur keine parallel laufende Konkurrenzlinie erstehen konnte. Andere Eisenbahnunternehmungen erhielten also nur die Genehmigung zum Bau von Zweiglinien nördlich oder südlich der Hauptlinie. Die nur nach Norden laufenden Zweiglinien waren nicht nur nicht schädlich im Sinne der Konkurrenz, sondern sogar sehr erwünschte Zubringerlinien, da sie, nur im Zusammenhang mit dem System der Canadischen Überlandbahn stehend, dieser ihren ganzen Verkehr abgeben mußten.

Anders stand es mit den südlichen und den nördlichen Zweiglinien, die etwa eine Fortsetzung südlich der Hauptlinie fanden. Sofern diese nämlich auf dem Boden der Vereinigten Staaten eine Verlängerung hatten, die sie in Verbindung mit einem durchgehenden Eisenbahnnetz südlich der Grenze brachte, waren sie nicht mehr ohne weiteres als Zubringer zu betrachten, sondern konnten die an ihrer canadischen Linie aufgenommenen Transporte über das Unionsgebiet nach dem Osten leiten.

So hatte J. J. Hill sowohl in Britisch Columbia durch die *Great Northern* als auch in Manitoba durch die *Northern Pacific* mehrere Saugadern über die canadische Grenze bis zur Hauptlinie der *Canadian Pacific Railway* legen lassen, die im Zusammenhang mit seinen beiden großen

[1]) Vergl. Archiv für Eisenbahnwesen 1912, S. 325 ff.

[2]) Am Schluß dieses Heftes.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:06 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Überlandbahnen jener Konkurrenz machen konnten. Da aber erstens die Meilenzahl dieser Linien auf canadischem Boden nur gering war, sie also in Canada selbst nur wenig Verkehr aufnehmen konnten, und da sie zweitens erst Ende der 90 er Jahre mit einem von der Canadischen Überlandbahn unabhängigen canadischen Eisenbahnsystem in Verbindung traten, war ihre Konkurrenz zunächst nur wenig fühlbar. Die Gesellschaft war also vorerst noch nicht zum Ergreifen energischer Abwehrmaßregeln gezwungen.

In dieser beneidenswerten Lage, auf westcanadischem Boden keine wirklich fühlbare Konkurrenzlinie zu haben, befand sich die Gesellschaft etwa bis Ende der 90 er Jahre. Im Frachtverkehr zwischen West- und Ostcanada machte ihr aber seit der Eröffnung des durchgehenden Verkehrs die Schiffahrt auf den Großen Seen lebhafte Konkurrenz. Von Port Arthur aus standen dem Verkehr nach dem Osten drei Wege zur Verfügung, die Hauptlinie der Canadischen Überlandbahn, die durchgehende Wasserverbindung über die Großen Seen und den St. Lorenzstrom und die Wasserverbindung bis zur Westküste Südontarios und im Anschluß an sie die Eisenbahnlinien von dort nach dem Osten.

Es beträgt die Entfernung Port Arthur—Montreal

auf dem Landwege	991	Meilen,
„ „ Land-Wasserwege über Owen Sound . .	1 014	„ ,
„ „ Wasserwege	1 223	„ .

Obwohl der Landweg also die kürzeste Verbindung im Verkehr beispielsweise nach Montreal ist, kann er doch in der Beförderung von Massenartikeln nicht mit dem bei weitem billigerem Wasserwege konkurrieren.

Die Canadische Überlandbahn fand sich mit dieser Konkurrenz in der Weise ab, daß sie eine eigene Schiffahrtslinie von Port Arthur nach Owen Sound an der Westküste Südontarios einrichtete, und die Beförderungssätze denen des durchgehenden Wassertransportes anpaßte. Sie läßt den Unterschied zwischen ihnen dann am größten werden, wenn der Transport auf dem Wasserwege des starken Verkehrs wegen am langsamsten vor sich geht [1]), also hauptsächlich im Herbst, wenn die gewaltigen Getreidemengen nach dem Osten gesandt werden.

Es betrugen beispielsweise die Frachtsätze von Port Arthur nach Montreal in Cents für das bushel Weizen im Jahre 1904 [2]):

---

[1]) Auf dem Ganz-Wasserwege sind 9, auf dem Land-Wasserwege ist hingegen nur eine Schleuse zu durchfahren.

[2]) Blaubuch I. 1904. S. 99. Anmerkung.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:06 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	Wassertransport	Gemischter Transport
Mai	5	5,75
Juni	4,75	5,375
Juli	3,75	4,50
August.	3,00	5,00
September . . .	3,50	5,50
Oktober	4,625	6,00
November . . .	5,00	7,00.

So ist die Schiffahrtslinie der Canadischen Überlandbahn von Port Arthur nach Owen Sound eigentlich der stärkste Konkurrent ihrer Eisenbahnlinie von Port Arthur nach dem Osten. Letztere ist, wie man bei der Gründung der Gesellschaft ja auch voraussah, immer noch eine sogenannte Defizitstrecke, denn sie hat auch heute keinen nennenswerten Eigenverkehr aufzuweisen.

Von größter Bedeutung für die Canadische Überlandbahn und für die wirtschaftliche Entwicklung des ganzen Landes war nun aber die Konzessionierung zweier großer Eisenbahnen in Westcanada nach 1901. Da die Erschließung des Westens infolge des Verhaltens der Canadischen Überlandbahn viel langsamere Fortschritte machte, als man bei ihrer Gründung gehofft hatte, sah es die im Jahre 1896 zur Regierung gekommene liberale Partei als ihre Hauptaufgabe an, der bisherigen Herrin des Verkehrs zum Segen des ganzen Landes Konkurrenz zu schaffen.

Im November 1902 [1]) trat sie zum erstenmal mit dem Plan in die Öffentlichkeit, eine neue transkontinentale Linie, die zum Unterschied von der Canadischen Überlandbahn ganz über canadisches Staatsgebiet verlaufen sollte, konzessionieren zu wollen. Sie stieß damit zunächst auf lebhaften Widerstand; die einen meinten, nachdem, wie wir gleich sehen werden, in Westcanada ein drittes Eisenbahnsystem im Entstehen begriffen war, die Bedürfnisfrage überhaupt, zum mindesten für eine neue Verbindung von Port Arthur nach dem Osten verneinen zu müssen, die anderen glaubten, die neue Bahn würde der *Intercolonial* Eisenbahn, die so wie so schon ein Sorgenkonto im canadischen Staatshaushalt darstellte, neue Konkurrenz bringen; dadurch müßten die Ergebnisse dieses Staatsunternehmens nur noch unerfreulicher werden.

Die liberale Regierung, die sicherlich den Ehrgeiz hatte, auch ihrerseits ein Werk zu schaffen, das sich an Größe und Bedeutung neben der Canadischen Überlandbahn, die unter der Führung der konservativen

[1]) Vgl. hierzu Blaubuch I. 1904, S. 96.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:06 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Partei entstanden war, sehen lassen konnte, verstand es in geschickter Weise den Streit zu einer nationalen Frage zu machen, ein Zeichen, unter dem sie schließlich siegte. Alle Einwendungen, die auf die Behauptung hinausliefen, daß der Bau der Bahn wirtschaftlich nicht gerechtfertigt sei, oder daß die erhofften Vorteile des Unternehmens keineswegs im Verhältnis zu der neuen starken Belastung der Gesamtheit stünden, glaubte sie mit dem Hinweis entkräften zu können, daß der Bau der Bahn ein nationales Erfordernis sei. Einmal führe die Canadische Überlandbahn von Montreal aus durch den Unionsstaat Maine zum Atlantischen Ozean, während es in politischer Hinsicht unbedingt nötig sei, eine ganz auf canadischem Gebiet verlaufende transkontinentale Linie zu besitzen; sodann läge die Hauptlinie der Gesellschaft unter Berücksichtigung politischer und wirtschaftlicher Erwägungen viel zu nahe der Unionsgrenze, habe daher die Neigung, den Verkehr nach dem Süden abzulenken.

Zweifellos ließ sich der Bau der neuen Bahn mit wirtschaftlichen Erwägungen rechtfertigen, denn für die weitere Erschließung des Westens konnten zunächst nicht genug neue Linien gebaut werden, aber ebenso zweifellos ist es, daß der Bau aus politischen und *nationalen* Gründen kaum erforderlich war. Die *Ganz Canadische Linie,* von Ozean zu Ozean, war jederzeit durch Verbindung der Canadischen Überlandbahn mit der *Intercolonial* Eisenbahn herzustellen, und außerdem war die *Canadian Northern* im Begriff, von Winnipeg aus eine neue Linie durch die Prärieprovinzen zu legen, die bedeutend nördlicher als die Canadische Überlandbahn, ja nördlicher als die geplante neue transkontinentale Linie verlaufen sollte.

1903 wurde das neue Unternehmen unter dem Namen *Grand Trunk Pacific* Eisenbahn mit einem Aktienkapital von $ 45 000 000 gegründet.

Die Bahn nimmt ihren Anfang in Moncton Junction - Neu Braunschweig, wo sie an die *Intercolonial* Eisenbahn anschließt, die die Verbindung mit St. John und Halifax herstellt. Nach Erreichung des nördlichsten Punktes des Staates Maine biegt sie nach Südwesten um und überschreitet den St. Lorenz bei Quebec. Von hier aus führt sie bis zur Grenze von Ontario in nordwestlicher, von dort in genau westlicher Richtung nach Winnipeg. Hier schlägt sie wiederum eine nordwestliche Richtung ein und leitet über Saskatoon und Edmonton nach der Grenze von Britisch Columbia, überschreitet sodann 460 Meilen nördlich der Canadischen Überlandbahn das Felsengebirge, um über Hazelton, ihrem nördlichsten Punkt, nach Port Rupert am Stillen Ozean zu führen.

Die Hauptlinie wurde in zwei große Abteilungen mit dem Schnittpunkt Winnipeg zerlegt. Die östliche Hälfte Moncton Junction—Winnipeg, bezeichnenderweise *National Transcontinental* Eisenbahn genannt, wird

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:06 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

von der Bundesregierung, die westliche Winnipeg—Port Rupert von der Gesellschaft gebaut. Nach ihrer Vollendung nimmt die *Grand Trunk Pacific* Eisenbahn die *National Transcontinental* Eisenbahn auf die Dauer von zunächst 50 Jahren in Pacht, und zwar zu äußerst günstigen Bedingungen [1]).

Die Zinsen auf die ausgegebenen Obligationen werden teilweise von der Regierung, teilweise von der *Grand Trunk* Eisenbahn, der Muttergesellschaft des neuen Unternehmens, garantiert. Natürlich ist dieses auch mit Landschenkungen, wenn auch recht bescheidenen Umfangs, ausgestattet worden. Wie vor 22 Jahren die Canadische Überlandbahn, so ist also auch diese Gesellschaft unter ungemein günstigen finanziellen Verhältnissen ins Leben getreten; die Erwartungen, die auf sie gesetzt werden, sind ebenfalls sehr große, die zehnfache Überzeichnung des Kapitals in London ist dafür ein äußeres Zeichen.

Die Regierung hat sich als Entgelt für die weitgehenden Unterstützungen einen großen Einfluß auf die Verwaltung der Bahn gesichert, vor allem in ihrer Tarifpolitik. Nach ausländischen Bestimmungsorten müssen die Tarife so festgesetzt werden, daß der Transport über canadische Häfen nicht teurer ist, als über Häfen der Vereinigten Staaten. Die Transporte nach dem Ausland sind, falls es der Absender nicht ausdrücklich anders wünscht, stets über canadische Häfen zu leiten. Ebenso ist ein nach einem canadischen Platz bestimmter Transport über canadisches Gebiet oder über canadische Inlandshäfen zu führen.

Für die Canadische Überlandbahn sind fast bedeutender als die Hauptlinie die geplanten Seitenlinien der Bahn. Für ihren Bau und Betrieb ist eine besondere Gesellschaft, die *Grand Trunk Pacific Branch Lines Co.* gegründet worden. Von Hazelton aus, dem nördlichsten Punkt der Hauptlinie, soll eine Verbindung nach Dawson am Klondike im Yukon Distrikt gelegt werden, während von Fort George aus, am Fraser River gelegen, in südlicher Richtung eine Linie nach Vancouver geplant ist. Die Insel Vancouver soll von Victoria aus in ihrer ganzen Länge durchzogen werden. In den Prärieprovinzen sind zu den wichtigsten Strecken der Canadischen Überlandbahn Parallelbahnen geplant, so von Calgary nach Strathcona (bei Edmonton), von Lethbridge (östl. von Macleod) nach Regina und Melville (in Saskatchevan an der Hauptlinie der *Grand Trunk Pacific),* eine Linie, die in nördlicher Richtung zur Hudson Bay, wahrscheinlich nach Fort Nelson weitergeführt werden soll, von Regina nach Brandon

---

[1]) Die näheren Bestimmungen des Gründungsvertrages, auf die hier nicht eingegangen werden kann, finden sich in Kupka: Die Eisenbahnen Canadas. Archiv 1909. Seite 361 ff.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:07 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

und Portal, von Winnipeg nach Emerson. Diese Strecken sollen auch wieder durch zahlreiche Seitenlinien miteinander verbunden werden. Die Linie Winnipeg—Port Arthur fällt fast genau mit der entsprechenden Linie der Canadischen Überlandbahn zusammen, und von der östlichen Linie Winnipeg—Quebec sind nicht weniger als fünf Verbindungen in südöstlicher und südlicher Richtung mit wichtigen Plätzen des *Grand Trunk* Eisenbahnnetzes geplant, wie Depot Harbor (an der Georgian Bay), Nipissing Junction, Ottawa, Montreal u. a. m.

Während die öffentliche Meinung die wirtschaftliche Berechtigung dieses Unternehmens und später seine Aussichten lebhaft und leidenschaftlich erörterte, entstand fast unbeachtet und in seiner Bedeutung zunächst kaum richtig gewürdigt ein drittes großes Eisenbahnunternehmen in Westcanada, die *Canadian Northern.* Sie ist eine Schöpfung der beiden canadischen Eisenbahnbauunternehmer Mackenzie und Mann, die es sich zum Prinzip gemacht hatten, über ihre ehrgeizigen Pläne möglichst wenig verlauten zu lassen, um ihre Verwirklichung, von der Öffentlichkeit unbeachtet, mit um so größerer Energie zu betreiben.

Bezeichnenderweise heißt es in einer ihrer Veröffentlichungen [1]): *They said nothing about their ambitions. It has often been the lot of the small fish, who has disclosed his hopes, to be swallowed by some larger fish. But the men who had set out in their own way, to make a second railway system in Canada, that would eventually stride the continent, turned up opportunities for themselves, and watched for opportunities created by others.*

Die beiden Gründer des Unternehmens standen zunächst in einem durchaus freundlichen Verhältnis zur Canadischen Überlandbahn, für die sie in Ost- und Westcanada mehrfach Bauten ausgeführt hatten [2]). 1896 gingen sie dazu über, in Zentralcanada nicht nur Bahnen zu bauen, sondern auch selbst zu betreiben. Sie legten von Gladstone aus, das an der von der Canadischen Überlandbahn gepachteten Strecke Portage La Prärie — Yorktown liegt, entlang dem Westufer des Manitoba Sees eine Zweiglinie nach Norden, bauten also eine jener sehr erwünschte Zubringerlinie.

Noch in demselben Jahre schlossen sie einen Vertrag mit der Regierung von Manitoba, die der Canadischen Überlandbahn seit ihrer Gründung wenig freundlich gesinnt war, in dem sich diese verpflichtete, der Gesellschaft eine Zinsbürgschaft für $ 10 000 für jede Meile zu gewähren, wenn sie

---

[1]) A Mile a day for twelve years, by the Canadian Northern, Toronto 1908, S. 11/12.

[2]) Nähere Angaben über diese Strecken in Kupka: a. a. O., S. 363.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:07 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

verschiedene Linien in Manitoba bauen würde, vor allem eine Verbindung von Gladstone nach Port Arthur über Winnipeg. Dafür wahrte sich die Regierung von Manitoba das Recht, die Bahn mit allem Eigentum 1929 zu den Anlagekosten zu erwerben. Nun wurde das neue Unternehmen eine Konkurrenz der Canadischen Überlandbahn, denn sobald die geplante Strecke Port Arthur erreicht hatte, brauchte kein Transport mehr auf ihre Linien überzugehen.

Von nun an verstanden es Mackenzie und Mann, ihr Unternehmen geradezu sprunghaft zu vergrößern, wobei sie der Canadischen Überlandbahn mehrmals beim Erwerb kleinerer Linien mit echt amerikanischer Fixigkeit zuvorkamen [1]). 1897 pachteten sie eine kleine der Bundesregierung gehörende Strecke von Winnipeg nach Pembina an der Unionsgrenze, die parallel zu der Emerson Zweiglinie der Canadischen Überlandbahn verlief. Dieser Schritt traf letztere schon recht schwer, denn in Pembina hing die gepachtete Strecke mit der *Northern Pacific* Hill's zusammen. Mackenzie und Mann brauchten also nur die kurze Strecke Winnipeg—Gladstone zu vollenden, um ihre gesamten Transporte nach und vom Westen über die *Northern Pacific* leiten zu können.

J. J. Hill erkannte, daß diese Konkurrenz der Canadischen Überlandbahn äußerst lästig werden mußte; um ihre Wirkung noch zu erhöhen, bot er im Jahre 1901 die rund 350 Meilen, die die *Northern Pacific* in Süd Manitoba besaß, der Regierung dieser Provinz zur Pacht an, die sie selbstverständlich sofort den Herren Mackenzie und Mann übergab. Einmal glaubte er, daß seine canadischen Linien in der Hand dieser beiden Männer der Canadischen Überlandbahn bedeutend unangenehmer werden mußten, als wenn sie weiter bei der *Northern Pacific* verblieben; ferner war es ihm unerwünscht, daß die ihm von dem Canadischen Eisenbahnamt bewilligten Tarife beträchtlich niedriger waren, als die für seine Linien in den Vereinigten Staaten. Die Verhandlungen dauerten kaum 8 Tage, da für Mackenzie und Mann dieser Zuwachs in Süd Manitoba äußerst erwünscht war. 1899 vereinigten sie nun ihre gesamten Linien in Centralcanada zu einer Gesellschaft, der sie den Namen *Canadian Northern* gaben. 1902 war ihre Strecke Winnipeg — Port Arthur vollendet worden, und in diesem ersten Jahre, in dem sie überhaupt Transporte von Westcanada über ihre eigenen Linien nach Port Arthur bringen konnten, belief sich der Gesamtweizentransport bereits auf 12 Millionen bushel.

Mittlerweile hatte auch die Bundesregierung erkannt, daß die

---

[1]) In der oben angeführten, im Jahre 1908 erschienenen Broschüre rühmen sie sich, ihrem System im Laufe der letzten 12 Jahre täglich eine Meile hinzugefügt zu haben.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:07 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Canadian Northern eine mehr als provinzielle Bedeutung beanspruchte und unter Leitung zweier so energischer Männer wie Mackenzie und Mann einer glänzenden Zukunft entgegenging. Sie beschloß daher, sich dieser Bahn bei der Erschließung der übrigen Prärieprovinzen zu bedienen und sie zu diesem Zweck zu unterstützen. 1903 kam ein Vertrag zwischen Bundesregierung und *Canadian Northern* zustande; die Regierung gewährte der Gesellschaft eine Zinsgarantie auf Obligationen im Höchstbetrage von $ 13 000 die Meile für 720 Meilen ihrer westlichen Strecken. Mit Hilfe dieser Unterstützung [1]) gelang es der *Canadian Northern* von Dauphin aus, dem nördlichsten Punkt der zuerst gebauten Linie, einmal in einem großen nach Südwesten geöffneten Bogen nach Prince Albert, das 1906 erreicht wurde, sodann von demselben Punkt quer durch Saskatchevan und Alberta nach Edmonton zu gelangen, eine Linie, die bereits 1905 eröffnet wurde [2]).

Weiter strebte die *Canadian Northern* nach einer Verbindung von Prince Albert in Saskatchevan nach Regina, der Hauptstadt dieser Provinz, bis zu der sie ihre Süd Manitoba-Linien bereits vorgeschoben hatte. Dies gelang ihr rascher, als sie annehmen konnte, infolge einer Unachtsamkeit der Canadischen Überlandbahn. Im Jahre 1906 lief der Pachtvertrag zwischen dieser und der *Qu'Appelle Long Lake and Saskatchevan* Eisenbahn ab, von der sie die Strecke Regina — Prince Albert gepachtet hatte. Die Verhandlungen über die Erneuerung des Abkommens zogen sich ziemlich lange hin, bessere Bedingungen waren nicht zu erzielen; daher war ein Teil der englischen Kapitalisten, die sich im Besitz der Bahn befanden, bereit, ihren Aktienbesitz aufzugeben. Kaum hatte Mackenzie von dem Stocken der Verhandlungen und der Möglichkeit, die Mehrheit der Aktien zu erwerben, Nachricht bekommen, als er den Ankauf der Bahn für seine Unternehmung beschloß; bereits 5 Stunden später besaß er die Majorität der Aktien [3]). Die Canadische Überlandbahn mußte daher diese wichtige Linie an die *Canadian Northern* abgeben, die damit die erhoffte Verbindung Prince Albert—Regina bekam.

---

[1]) Nähere Angaben über die Unterstützungen durch die Bundesregierung und über erneute Zuschüsse der Provinzialregierungen in Poor's Manual 1900 bis 1904 (Abteilung: *Canadian Northern*).

[2]) Siehe *A mile a day:* a. a. O., S. 5.

[3]) In *A mile a day* S. 11 wird von dieser Transaktion gesagt: *One of the quickest and most enterprising transactions in Railway history.* Diese Darstellung beruht auf Angaben in der Flugschrift der *Canadian Northern*, also keiner unparteiischen Quelle. Poor's Manual verzeichnet den Übergang der Bahn ohne Angabe von Einzelheiten.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:07 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Dieses Netz, das 1908 3 390 Meilen Betriebslänge[1]) hatte, wollen die beiden Leiter zu einer neuen Überlandbahn, ja zu einer neuen transkontinentalen Linie ausbauen. Sie planen, von der Linie Dauphin—Prince Albert zur Hudson Bay, von Edmonton über Athabasca Landing zum Peace River und von Edmonton über den Jellow Head Paß zum Fraser River und an ihm entlang nach Vancouver zu gelangen. So wird in absehbarer Zeit — bei der Tatkraft der leitenden Männer darf dies als sicher angenommen werden — jedenfalls von Port Arthur aus eine dritte Überlandbahn zum Stillen Ocean führen.

Den Plan, ihren westlichen Linien eine eigene Fortsetzung zum Atlantischen Ozean zu geben, faßten Mackenzie und Mann nach der Gründung der *Grand Trunk Pacific*. Wie im Westen, so hatten sie nämlich auch im Osten des Landes mehrere kleinere Bahnen gebaut und in eigenen Betrieb genommen, nämlich — 1908 — die

Canadian Northern Ontario	367	Meilen,
Canadian Northern Quebec	350	„ ,
Quebec and Lake St. John	285	„ ,
Halifax and South Western	371	„ ,
Iverness Railway (Cape Breton)	60	„ .

Diese heute noch nicht zusammenhängenden Strecken hatten bisher ihren Verkehr mit der *Grand Trunk* Eisenbahn ausgetauscht. Da sie aber größtenteils Konkurrenzlinien der *Grand Trunk Pacific* und ihrer Zweiglinien sind, wird dies mit der Eröffnung der neuen Überlandbahn aufhören, da dann die *Grand Trunk* Eisenbahn ihren Verkehr soweit wie irgend möglich nur noch der letzteren übergeben wird. Um ihre östlichen Strecken daher nicht zur Unrentabilität zu verdammen, planen Mackenzie und Mann, zunächst durch zwei Linien die beiden erst genannten Bahnen zu verbinden, mit denen sie eine durchgehende Verkehrsader von Quebec bis in die Gegend von Sudburry einerseits, von Quebec nach Toronto andererseits gewännen. Ferner streben sie eine Verlängerung der *Canadian Northern Quebec* nach St. John und Halifax an, die Strecke Moose Mt. bei Sudburry—Port Arthur ist ebenfalls in Aussicht genommen, sodaß nach Vollendung der geplanten Bauten eine dritte transkontinentale Linie quer durch Canada und damit eine zweite Konkurrenzlinie für die Canadische Überlandbahn auf ihrer ganzen Länge entstehen würde.

Ob aber Mackenzie und Mann ihre ehrgeizigen Pläne auch im Osten ausführen können, ist zum mindesten zweifelhaft, denn so gern die Regierung auch einen weiteren Ausbau der *Canadian Northern* im Westen sieht, im Osten

[1]) Einschließlich der im Bau befindlichen Strecken.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:07 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

ist sie ihm wenig gewogen, denn eine dritte transkontinentale Linie würde nicht nur der Canadischen Überlandbahn, sondern auch der jungen *Grand Trunk Pacific,* an deren Gedeihen die Regierung lebhaft interessiert ist, eine unerwünschte Konkurrenz bringen. So haben Mackenzie und Mann im Osten weder auf direkte noch auf indirekte Unterstützung der Regierung zu rechnen. Wie der Canadischen Überlandbahn, hat diese auch der *Canadian Northern* die Mitbenutzung der *Intercolonial* Eisenbahn, die die Verbindung zwischen der *Canadian Northern Quebec* und der *Halifax and South Western* herstellt, verweigert.

Da die *National Transcontinental* Eisenbahn von Winnipeg nach Quebec noch nicht vollendet und die Verbindung der westlichen und östlichen Linien der *Canadian Northern* erst geplant ist, konnten sich die Wirkungen der Konkurrenz der beiden neuen Gesellschaften auf die Canadische Überlandbahn bis heute im wesentlichen nur in Westcanada selbst geltend machen.

Der mit der Unterstützung der *Canadian Northern* durch die Bundesregierung im Jahre 1903 in seiner ganzen Schärfe einsetzende Wettbewerb beeinflußte erstens die Tarifpolitik, zweitens die Baupolitik und drittens die ganze Betriebshandhabung der Canadischen Überlandbahn.

Die beiden neuen Gesellschaften begannen ihre Tätigkeit in Westcanada in der Weise, daß sie, wie wir oben gesehen haben, zunächst zu den wichtigsten Strecken der Canadischen Überlandbahn Parallelbahnen legten. Damit folgten sie dem Beispiel, das ihnen diese selbst vor zwei Jahrzehnten gegeben hatte. Wie damals die von der *Grand Trunk* Eisenbahn durchzogenen Gebiete im östlichen Canada die Stätten des regsten Wirtschaftslebens waren, und wie deswegen die Canadische Überlandbahn vor der Vervollständigung ihres Systems im Westen erst einmal hier sich auszubreiten suchte, um ihren Betrieb möglichst rasch rentabel zu machen, so fanden die *Canadian Northern* und die *Grand Trunk Pacific* bei ihrer Gründung ein reges Wirtschaftsleben in Westcanada nur in den Gebieten vor, die von den Linien der Canadischen Überlandbahn durchkreuzt wurden, und suchten darum, in dem gleichen Streben nach baldigem Gewinn, diese Gebiete zum Ausgangspunkt ihrer weiteren Tätigkeit zu machen[1]).

---

[1]) Besonders über dieses Vorgehen der Konkurrenzlinien äußerte sich Shaughnessy, als er auf der Generalversammlung vom 4. Oktober 1911 die Notwendigkeit des Baus von Zweiglinien in Westcanada auseinandersetzte, mit folgenden Worten: It will not only be desirable but necessary to continue to build year by year a good many miles of these branch lines to provide present and incoming settlers with transportation facilities, more miles indeed, than you would have been called upon to provide, had the Dominion and Provincial

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:07 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Der Bau solcher Parallelbahnen bedeutet nun noch nicht ohne weiteres den Ausbruch des Konkurrenzkampfes, die Bedingungen für ihn sind nur dann gegeben, wenn die Parallelbahnen dieselben Endpunkte haben. So sagt Croal in seiner kleinen Schrift über die Canadische Überlandbahn[1]): In einem Lande, in dem täglich neuer Verkehr geschaffen wird, wird eine parallel laufende Eisenbahn eine frühere Linie eher unterstützen denn angreifen, sofern wenigstens 20 Meilen Land die beiden trennen; ist die Zwischenentfernung größer, wird die Konkurrenz überhaupt kaum wirksam werden, sofern nicht beide tatsächlich dieselben Endpunkte haben; in diesem Falle wird allerdings der durchgehende Verkehr einer harten Konkurrenz unterliegen.

Diese Differenz von 20 Meilen ist bei fast allen Bahnen in Westcanada gewahrt worden, aber viele der den drei Gesellschaften gehörenden Linien haben dieselben oder doch dicht bei einander liegende Endpunkte, so daß der Durchgangsverkehr die Wahl hat, welcher Gesellschaft er sich zuwenden will. Um ihn möglichst für ihre Linien zu gewinnen, führte die *Canadian Northern* niedrigere Beförderungssätze ein, als sie die Canadische Überlandbahn hatte. Letztere suchte einer allgemeinen Tarifermäßigung in der Weise auszuweichen, daß sie nur für die Orte, wo sie mit der *Canadian Northern* in Wettbewerb stand, eine Ermäßigung der Frachtsätze vornahm, im übrigen aber ihre bisherigen Tarife beibehielt.

Die Aufstellung solcher Differentialtarife für Wettbewerbsorte war ihr durch das canadische Eisenbahngesetz vom 22. Mai 1888 gestattet. Dieses bestimmte, daß die Gesellschaften zur Erhaltung des Verkehrs im Falle einer Konkurrenz Differentialtarife aufstellen konnten. Naturgemäß war beim Erlaß dieser Bestimmung, soweit die Konkurrenz von Eisenbahnen in Betracht kam, nur an ausländische Gesellschaften gedacht, das Verfahren der Canadischen Überlandbahn widersprach also jedenfalls dem Sinn des Gesetzes.

1903 wurde ihm eine neue Fassung gegeben und dabei diese Bestimmung geändert. Zwar unterliegen die Differentialtarife in ihrer Höhe heute wie früher keiner Genehmigung, aber das Amt hat heute zu entscheiden, ob für einen Ort überhaupt ein Differentialtarif aufgestellt werden darf. Man kann wohl mit Sicherheit annehmen, daß das Amt das Vorliegen einer Konkurrenz nur mit einer inländischen Eisenbahngesellschaft nicht

---

Governments, who have pledged their credit almost beyond the limit of prudence to assist other railway companies, insisted that these companies should open up new territory instead of building their lines through settled sections of the country where ample transportation facilities already existed.

[1]) Croal: a. a. O., S. 36.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:07 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

mehr als genügenden Grund für die Aufstellung eines Differentialtarifes ansehen wird. Bezeichnenderweise hat denn auch die Canadische Überlandbahn 1904, also zur Zeit, da das neu gefaßte Gesetz in Kraft trat, eine Ermäßigung der Tarife eintreten lassen; beispielsweise wurden die Getreidefrachtsätze für Manitoba um 3 und die für die Nordwestlichen Territorien um 2 Cts. für je 100 lbs. ermäßigt.

Von dieser Maßnahme der Canadischen Überlandbahn, zu der sie lediglich durch das Verhalten ihrer Konkurrenzlinie gezwungen worden war, hatten Produktion und Handel Westcanadas, die sich lange vergeblich über die zu hohen Tarife der Gesellschaft beklagt hatten, großen Vorteil[1]).

Vielerorts werden weitgehende Hoffnungen auf weitere Tarifermäßigungen auf die Vollendung der *Grand Trunk Pacific* und vor allem ihrer Zweiglinien gesetzt, zumal da die Regierung auf ihre Tarifgestaltung großen Einfluß hat. Daß aber eine allgemeine weitere Tarifermäßigung für Westcanada durch die neue transkontinentale Linie eingeleitet werden wird, ist recht unwahrscheinlich, denn die Gefahr eines Tarifkrieges, den eine einseitige Tarifherabsetzung stets heraufbeschwört, wird von den Gesellschaften mit Recht gemieden. So hätte die Canadische Überlandbahn 1904, anstatt ihre Tarifsätze nur in Einklang mit denen der *Canadian Northern* zu setzen, mit einer weiteren Tarifherabsetzung antworten können. Davor hat sie sich aber wohlweislich gescheut, denn dann wäre aller Voraussicht nach ein Tarifkrieg die unausbleibliche Folge gewesen. Sollte die *Grand Trunk Pacific* wirklich durch Ermäßigung der Beförderungssätze einen Tarifkrieg entfesseln, was wegen ihres engen Zusammenhanges mit der *Grand Trunk* Eisenbahn, der alten und erbitterten Feindin der Canadischen Überlandbahn, immerhin möglich ist, so muß sich ein solcher wegen des vorzüglichen Eisenbahngesetzes und des einflußreichen Eisenbahnamtes in wesentlich gesitteteren Formen vollziehen, als die wilden Tarifkriege der nordamerikanischen Bahn im vorigen Jahrhundert. Tarifermäßigungen, die einen Tarifkrieg zur Folge haben, liegen auch keineswegs im Interesse der Allgemeinheit, die in letzter Linie die Kosten zahlt. Solche Kämpfe führen über kurz oder lang doch zu einer Einigung meistens mit wesentlicher Tariferhöhung, so daß dann die Verfrachter reichlich das nachzahlen müssen, was sie vielleicht zur Zeit der Tarifkriege zu wenig gezahlt haben.

Zweitens beeinflußte die Konkurrenz die Baupolitik der Canadischen Überlandbahn und vielleicht noch weitgehender als ihre Tarifpolitik. Daß

[1]) Es muß aber hervorgehoben werden, daß die Tarife der canadischen Gesellschaften im allgemeinen niedriger sind als die der Bahnen der Vereinigten Staaten. Im Blaubuch I, 1904 S. 98, heißt es: There is indeed no doubt that the Railway rates in Canada are on the whole lower than similar rates in the United States. This is very amply acknowledged by the traders.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:07 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

sie im allgemeinen zu einer Verdichtung und Vervollständigung des Netzes im Westen führte, haben wir bereits oben gesehen. Wie sie im einzelnen, in einem bestimmten Falle wirkte, zeigt uns das Verhalten der Canadischen Überlandbahn im Jahre 1906.

Als sie die Linie der *Qu'Appelle Long Lake and Saskatchevan* Eisenbahn an die *Canadian Northern* abtreten mußte, faßte sie zunächst die Anlage einer Parallelbahn von Regina nach Prince Albert ins Auge, um in diesen Gebieten, aus denen sie durch das Finanzmanöver der *Canadian Northern* herausgedrängt worden war, wieder festen Fuß zu fassen; ferner plante sie aber auch den Bau einer Zweigbahn von ihrer nördlichsten Linie in Saskatchevan nach Prince Albert derart, daß die Entfernung Winnipeg—Prince Albert durch sie eine Abkürzung erfuhr, um dem Durchgangsverkehr zwischen diesen beiden Städten eine kürzere Verbindung zu bieten als die *Canadian Northern* [1]).

Dieses Zusammenprallen zweier Gesellschaften an irgend einem wichtigen Verkehrspunkt hat also einmal für diesen den Vorteil, daß er meistens raschere und kürzere Verbindungen nach irgend einem anderen Punkt erhält, sodann haben aber auch die Gebiete großen Nutzen, durch die die Abkürzungsstrecken gelegt werden, und die ohne diese Konkurrenz vielleicht noch lange auf eine Bahnverbindung hätten warten müssen. Für sie schafft eine solche Linie neue Siedlungsmöglichkeiten, und sie wirkt für bereits vorhandene Siedlungen wie eine Tarifermäßigung. Der Preis, der der Eisenbahn für die Beförderung des Gutes gezahlt werden muß, ist ja nur ein Teil der gesamten Transportkosten, nicht weniger wichtig ist der andere, der alles das mitumfaßt, was der Farmer für die Beförderung des Gutes bis zu der Schiene aufzuwenden hat. Je mehr solcher Parallelbahnen gelegt werden, desto kürzer wird die Entfernung von den einzelnen Farmen bis zur Schiene, desto weniger Kosten brauchen die Produzenten für die Beförderung des Getreides bis zur Eisenbahnhaltestelle aufzuwenden, desto mehr können sie kapitalisieren und desto früher zu intensiverem Betrieb übergehen. Die Produktivität des ganzen Landes wird dadurch gehoben, was in letzter Linie ja wieder den Bahnen zugute kommt.

Drittens beeinflußte die Konkurrenz die gesamte Betriebshandhabung der Canadischen Überlandbahn vornehmlich im Personenverkehr. Diesem stehen heute schon von Winnipeg aus nach zahlreichen Orten Westcanadas die Linien der drei Gesellschaften zur Verfügung, und er wendet sich naturgemäß der Gesellschaft zu, die für die Bequemlichkeit der Reisenden und die Schnelligkeit der Beförderung am besten sorgt. Letztere läßt heute in West-

[1]) Aus verschiedenen Gründen wurden diese Strecken später anders, als sie zunächst geplant waren, gebaut.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:07 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

canada noch viel zu wünschen übrig; selbst der *transcontinental Express* der Canadischen Überlandbahn erreicht selten eine Geschwindigkeit von 40 Meilen in der Stunde, von den anderen Zügen ganz zu schweigen. Erst die weitere Vervollständigung der beiden anderen Netze im Westen und vor allem die Eröffnung des durchgehenden Verkehrs auf der *Grand Trunk Pacific* wird in dieser Beziehung eine grundlegende Änderung bringen. So lange letzterer noch nicht aufgenommen ist, steht die Canadische Überlandbahn im Personenverkehr zwischen Ost- und Westcanada noch ohne Konkurrenz da. Eine wesentliche Abkürzung der Entfernung von Westcanada nach dem Osten wird die *Grand Trunk Pacific* allerdings nicht bringen. Im Verkehr von Winnipeg nach St. John, dem wichtigen Hafenplatz am Atlantischen Ozean, beträgt diese vermutlich nur 10 Meilen; wie groß sie im Verkehr von Winnipeg nach den wichtigsten Städten Quebecs und Ontarios ist, läßt sich noch nicht mit Sicherheit sagen, da die zu diesen führenden Zweiglinien noch nicht endgültig festliegen.

Für die Allgemeinheit ist die Konkurrenz der drei Gesellschaften in jeder Beziehung nutzbringend gewesen, aber ihr Stachel war auch für die Canadische Überlandbahn von Vorteil; wenn sie hinsichtlich der Vergrößerung des Netzes, des abgewickelten Verkehrs und des erzielten Gewinns im letzten Jahrzehnt einen so gewaltigen Aufschwung genommen hat, verdankt sie dies zweifellos auch dem ihr erwachsenen Wettbewerb, der sie veranlaßte, ihre Kräfte ganz anders als bisher anzuspannen. Das Vorhandensein gewaltiger Strecken fruchtbaren Landes[1]), die auch heute noch ihrer Erschließung harren, hat dahin gewirkt, daß sich der Konkurrenzkampf bis jetzt in gemäßigten Formen vollzogen hat, ohne daß privatwirtschaftlich und volks-

---

[1]) Die Frage, wie groß das Areal fruchtbaren Landes in Zentralcanada ist, ist in den beiden letzten Jahrzehnten lebhaft erörtert worden. Die bedeutendsten, auf wissenschaftlichen Untersuchungen beruhenden Schätzungen sind die von Professor Sering und die in den Blaubüchern der canadischen Regierung von 1904 und 1911 mitgeteilten.

Ihre Ergebnisse seien hier wiedergegeben.

Schätzung	Sering 1887	76 800 000	acres	[1])
„ 1.	Blaubuch I 1904 . . .	92 000 000	„	[2])
„ 2.	Blaubuch I 1904 . . .	101 000 000	„	[2])
„ 3.	Blaubuch I 1904 . . .	171 000 000	„	[2])
„	Blaubuch II 1911	219 208 000	„	[3]).

[1]) Sering: Die landwirtschaftliche Konkurrenz Nordamerikas. Leipzig 1887, S. 337/8.

[2]) Blaubuch I, S. 72/74.

[3]) Blaubuch II, S. 12.

Die hier mitgeteilten Schätzungen beziehen sich nur auf die sogenannten mittleren Provinzen.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:07 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

wirtschaftlich bedenkliche und verwerfliche Mittel zur Anwendung gekommen sind. Wie sich der Wettbewerb in Zukunft gestalten wird, das hängt, abgesehen von dem Verantwortlichkeitsgefühl der leitenden Persönlichkeiten und der Tatkraft der Regierung, im wesentlichen von zwei Fragen ab.

1. Solange die *Canadian Northern* eine reine Getreidebahn bleibt, — als solche müssen wir sie heute betrachten —, liegt die Gefahr nahe, daß sie, um in Jahren schlechter Ernte auf ihre Kosten zu kommen, mit unlauteren Mitteln möglichst viel Verkehr an sich zu ziehen sucht, eine Gefahr, die mit zunehmender Verdichtung ihres Netzes in den Getreideprovinzen wächst.

Es kann daher der Canadischen Überlandbahn von diesem Gesichtspunkt aus nur erwünscht sein, wenn sich die *Canadian Northern* zu einer transkontinentalen Bahn ausbaut. Dann würde sie auch mit den anderen Zweigen des canadischen Wirtschaftslebens verknüpft werden und in ihren Geschäftsergebnissen nicht mehr ausschließlich von dem Ausfall der Ernte dreier Provinzen abhängig sein. Dieser Erwägung verdankt es wohl auch die *Canadian Northern*, daß ihr die Canadische Überlandbahn für die Strecke Port Arthur—Sudburry die Mitbenutzung zugestanden hat.

2. Auf Seite 98 des im Jahre 1904 von der Bundesregierung herausgegebenen Blaubuches heißt es: *It is also to be pointed out that the success of a Railway, both immediate and ultimate, must depend upon the continuance of conditions of trade.* Der größte Teil der ausgeführten landwirtschaftlichen Produkte nimmt heute seinen Weg nach Großbritannien; auf dieser Tatsache fußend, beabsichtigen die *Canadian Northern* und die *Grand Trunk Pacific*, nach Fort Churchill oder Fort Nelson vorzudringen, um die alte Hudson Bay-Linie wieder aufleben zu lassen.

Sie würde für den Verkehr nach Großbritannien eine bedeutende Abkürzung der Entfernung bedeuten; beispielsweise ergibt sich nach einer Veröffentlichung der Handelskammer von Saskatoon für die etwa in der Mitte der Prärie liegende Stadt Saskatoon unter Benutzung der Hudson Bay-Linie folgende Ersparnis:

Saskatoon—Montreal		
mit der Eisenbahn über Winnipeg	1925	Meilen,
Montreal—Liverpool		
über die Belle Isle Straße	2731	„
zusammen	4656	Meilen.
Saskatoon—Fort Churchill	700	„ ,
Fort Churchill—Liverpool	2946	„ ,
zusammen	3646	Meilen.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:07 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Also Unterschied zugunsten der Hudson Bay-Linie im ganzen 1010 Meilen. Nun muß das Getreide von Saskatoon aus auf dem Wege nach Montreal zum mindesten bis Port Arthur mit der Bahn befördert werden. Das ergibt:

Bahntransport Saskatoon—Port Arthur . . . . . 892 Meilen,
„ Saskatoon—Fort Churchill . . . . . 700 „ .

Also Ersparnis am teuren Eisenbahntransport . . . 192 Meilen.

Dazu kommt noch, daß das Getreide auf der Strecke

Saskatoon—Montreal—Liverpool
mit Bahn- Schiff- Bahnbeförderung . . . . . 3 mal,
mit Bahn- Schiffbeförderung . . . . . 2 mal,

auf der Strecke

Saskatoon—Hudson Bay—Liverpool nur 1 mal umgeladen zu werden braucht.

Für die übrigen wichtigen Mittelpunkte der Getreideerzeugung ergibt sich folgende Ersparnis in der Eisenbahnbeförderung:

Von	nach Montreal auf der Bahn	nach Fort Churchill auf der Bahn	Unterschied.
Winnipeg	1 424 Meilen,	945 Meilen,	479 Meilen,
Brandon	1 557 „ ,	940 „ ,	617 „ ,
Regina	1 781 „ ,	1 200 „ ,	581 „ ,
Medicine Hat . . .	2 082 „ ,	1 500 „ ,	582 „ ,
Calgary	2 264 „ ,	1 682 „ ,	582 „ ,
Prince Albert . . .	1 958 „ ,	717 „ ,	1 241 „ ,
Edmonton	2 456 „ ,	1 129 „ ,	1 327[1]) „ .

Ob die Hudson Bay-Linie, die für viele Orte Westcanadas zweifellos die kürzeste Verbindung nach Europa sein würde, dem Verkehr tatsächlich die andere Richtung geben wird, auf Kosten von Winnipeg und der Canadischen Überlandbahn, deren ganzes Netz auf einen Durchgangsverkehr über Winnipeg—Port Arthur oder Winnipeg—Minneapolis und St. Paul zugeschnitten ist, hängt von der Möglichkeit, sie technisch überhaupt zu benutzen, von ihrer wirtschaftlichen Ergiebigkeit und von der ferneren Gestaltung der Handelsbeziehungen des canadischen Bundes ab.

Die Hudson Bay selbst friert nicht zu, aber die Hudsonstraße ist der Eisverhältnisse wegen mit Sicherheit nur von Ende Juli bis Ende Oktober zu durchfahren. Aber auch während dieser kurzen Zeit ist die Schiffahrt durch Nebel, starke Strömungen und Schneestürme sehr erschwert und gefahrvoll.

---

[1]) Blaubuch II 1911, S. 18.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:11 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die Bundesregierung ist seit einigen Jahren mit der genauen Erforschung der Hudsonstraße beschäftigt; nach den Äußerungen des letzten Blaubuchs zu schließen, scheint die technische Möglichkeit ihrer Benutzung festzustehen.

Die Regierung ließ ebenfalls untersuchen, ob das Gelände zwischen The Pass am unteren Saskatchevan — bis zu diesem Ort ist die *Canadian Northern* bereits nach Nordosten vorgedrungen — und der Hudson Bay zum Bahnbau geeignet ist. Dieser soll auf keine besonders großen Schwierigkeiten stoßen; allerdings ist man sich noch nicht klar, ob Fort Nelson oder Fort Churchill der günstigere Endpunkt ist. Ersteres scheint vorzuziehen zu sein, da die Linie nach Fort Nelson die kürzere ist, und außerdem an ihr Siedlungsmöglichkeiten vorhanden sein sollen.

Da das erste Getreide Anfang September in die Elevatoren gelangt, kann die Bahn nur während 6—7 Wochen voll ausgenutzt werden, so daß die Frage, ob sich ihr Bau wirtschaftlich rechtfertigen läßt, auch noch nicht ohne weiteres bejaht werden kann. Man glaubt allerdings, daß sie sich bei einer Betriebsdauer von nur 30 Tagen im Jahr bezahlt machen würde. Bei täglich 16 Zügen mit je 4 000 t Ladung könnten in dieser Zeit ungefähr 64 Millionen bushel Getreide befördert werden. Man wird gut tun, allen Rentabilitätsberechnungen vorläufig mißtrauisch gegenüber zu stehen. 1904 heißt es im Blaubuch der Regierung: *The commercial advantage of that route is exceedingly doubtful*[1]) und 1911 wird gesagt: *For various reasons the Hudson Bay route, — could never be a rival route to that via Montreal, in the full sense of the term*[2]). Damit ist ausgedrückt, daß die Canadische Überlandbahn von dieser Seite einen Umschwung in den Konkurrenzverhältnissen nicht zu fürchten hat.

Während die Canadische Überlandbahn auf canadischem Gebiet, abgesehen von der Wasserstraße auf den Großen Seen, bis zum Jahre 1903 vor der Konkurrenz einer parallel laufenden Bahn gesichert war, stand sie, im Besitz der *Soo Lines*, auf dem Gebiet der Vereinigten Staaten schon früh im Wettbewerb mit den Hillschen Bahnen. Dieser spielte, soweit die letzteren Anschlußstrecken in Canada hatten, auf canadisches Gebiet hinüber und ergriff den Durchgangsverkehr zum Stillen Ozean, sobald Hill Verbindung mit den an ihm gelegenen Hafenstädten fand. Begünstigt wurde dieser Wettbewerb durch den bereits erwähnten Eisenbahnvertrag vom Jahre 1871.

Unter Berücksichtigung des Ineinandergreifens der beiden Staatsgebiete im Osten, gewährte er dem Durchgangsverkehr besondere Erleichterungen. Canadische Eisenbahnen dürfen Güter von einem Punkt Canadas

---

[1]) Blaubuch I 1904, S. 102.

[2]) Blaubuch II 1911, S. 19.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:07 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

nach einem anderen über das Gebiet der Vereinigten Staaten in ihren eigenen Wagen unter Zollverschluß befördern. Zollpflichtige Güter, die in Seehäfen der amerikanischen Union ausgeladen werden, können in canadischen oder amerikanischen Wagen ohne Zollzahlung in den Vereinigten Staaten nach Canada gebracht werden und in umgekehrter Richtung aus Canada über amerikanisches Gebiet und über amerikanische oder canadische Häfen ins Ausland ausgeführt werden. Dieselben Zugeständnisse sind natürlich den Bahnen der Vereinigten Staaten von Canada gewährt worden [1]).

Wir hatten J. J. Hill zum erstenmal beim Ankauf der *St. Paul and Pacific* Eisenbahn kennen gelernt, zu deren Leiter er bestellt wurde. Durch zahlreiche Neubauten und Ankäufe gewann er dieser Gesellschaft eine Reihe neuer Verbindungen zunächst im Weizenstaat Nord Dakota. Die sämtlichen bis 1889 erworbenen Linien vereinigte er in diesem Jahre zu seiner *Great Northern* Eisenbahn, die er 1890 durch Erwerb der *St. Paul, Minneapolis and Manitoba* Eisenbahn, die in westlicher Richtung von St. Paul über Spokane zum Stillen Ozean führte, zu einer Überlandbahn vervollständigte. Bei seinen weiteren Ausdehnungsbestrebungen waren ihm die *Northern Pacific*, die mit denselben Ausgangspunkten wie die *Great Northern* im Osten bereits 1883 den Stillen Ozean am Puget Sound erreicht hatte, und die beiden von der Canadischen Überlandbahn kontrollierten Gesellschaften ein Dorn im Auge. *Die Eisenbahnmagnaten wollen je in ihrem Gebiet Eisenbahnkönige werden* [2]) und suchen dieses Ziel oft mit größter Rücksichtslosigkeit zu erreichen.

Mit der *Northern Pacific*, die die ihr von der finanziell gesicherten, glänzend geleiteten *Great Northern* drohende Gefahr völlig übersah, wurde Hill verhältnismäßig rasch fertig; er schädigte sie, die auf einen Konkurrenzkampf in keiner Weise vorbereitet war, durch seine Tarifpolitik so schwer, daß sie 1893 ihre Zahlungen einstellen mußte. Nunmehr erwarb sie Hill mit Hilfe Morgans, um sie ganz unter seinen Einfluß zu bringen [3]).

In eine Kampfstellung zur Canadischen Überlandbahn wurde er nicht nur durch seinen Willen zur Macht und durch seinen Ehrgeiz getrieben, sondern vor allem durch die Tatsache, daß ihm die von jener kontrollierten Bahnen recht fühlbare Konkurrenz machten.

Das im Nordwesten der Union gewonnene Getreide und das in Minneapolis und St. Paul produzierte Mehl nahmen ihren Weg nach dem

---

[1]) Ausführliche Angaben über diesen Vertrag in Pieck: Die Eisenbahnen in Canada und das canadische Eisenbahngesetz von 1888. Archiv 1890, S. 203 ff.

[2]) Wiedenfeld: Die Einheitsbewegung unter den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten in Nordamerika. Archiv 1903, S. 1209.

[3]) Vgl. hierzu Oss: a. a. O. S. 653 ff. und v. der Leyen: Finanz- und Verkehrspolitik der nordamerikanischen Eisenbahnen. Berlin 1895. S. 54/55.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:07 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Osten entweder über Duluth und Superior, oder auch, da der Wasserweg von diesen Orten aus immerhin einen recht beträchtlichen Umweg bedeutete, über Chicago.

Die *Soo Lines* gewährten nun von vielen Punkten Nord Dakotas und von dem Zentrum der Mühlenindustrie aus eine direkte Verbindung nach Sault Ste. Marie. Diese Linie konnte zum mindesten das höherwertige Mehl wählen, um erst von dieser Stadt aus die billigeren Schiffsfrachten zu benutzen und so den langsamen Schiffstransport um die ganze Länge des Oberen Sees abzukürzen. Der Kampf gegen die *Soo Lines* war Hill wegen ihres Zusammenhanges mit der Canadischen Überlandbahn sehr erschwert[1]); wirksam konnte er sie nur bekämpfen, wenn er zur Hauptlinie der Canadischen Überlandbahn selbst eine Parallelbahn legte, aber dies war für ihn ganz unmöglich, da er die dazu erforderliche Genehmigung der Bundesregierung niemals erhalten hätte. So mußte er sich zunächst darauf beschränken, die schon erwähnten kleinen Saugadern über die Grenze zu legen, in der Hoffnung, sie mit anderen, von der Canadischen Überlandbahn unabhängigen Zweiglinien und nach 1901 auch mit Parallelbahnen zu ihr in Verbindung bringen zu können.

Die Canadische Überlandbahn wehrte sich durch Vervollständigung ihrer kontrollierten Bahnen in Nord Dakota und Minnesota, durch ihre Verbindung mit der Hauptlinie in Saskatchevan und durch Ausbau ihrer Linien in Britisch Columbia.

Dies änderte sich nach dem Jahre 1901. In dem Bestreben, seinen Linien einen eigenen brauchbaren und leistungsfähigen Anschluß nach Chicago zu verschaffen, um dort mit den großen Atlantischen Eisenbahngesellschaften in direkte Verbindung zu treten, geriet Hill beim Ankauf der *Chicago, Burlington and Quincy* Eisenbahn in einen erbitterten Kampf mit Harriman, der schließlich durch Morgan, wenn auch nur äußerlich, geschlichtet wurde [2]).

Der Gegensatz zwischen den beiden mächtigen Eisenbahnmagnaten blieb aber bestehen, zum Vorteil der Canadischen Überlandbahn, die bald Gelegenheit fand, sich Harrimans im Kampfe gegen die Hillschen Bahnen

---

[1]) Vor allem klagten die Bahnen der Vereinigten Staaten darüber, daß es ihnen wegen der Bestimmungen der *long and short haule clause* unmöglich sei, Ermäßigungen für durchgehende Frachten ohne gleichzeitige Herabsetzung der Lokaltarife einzuführen, während die Vereinigung von Bahnen, zu der die Canadische Überlandbahn gehöre, dazu in der Lage sei, da jene der Gesetzgebung der Vereinigten Staaten nicht unterstände. Allerdings hat die Canadische Überlandbahn mehrfach bestritten, so vorgegangen zu sein.

[2]) Eine ausführliche Darstellung dieses Kampfes findet sich bei Wiedenfeld: a. a. O. Archiv 1903, S. 1209 ff.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:07 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

zu bedienen. Nachdem letztere nämlich 1897 in Verbindung mit der *Canadian Northern* getreten waren, und nachdem diese 1903 ihre Linien auch in die beiden westlichen Prärieprovinzen vorzuschieben begann, wurde die Konkurrenz der beiden an der Grenze zusammenhängenden und zusammenarbeitenden Unternehmungen der Canadischen Überlandbahn so lästig, daß sie einen energischen Angriff gegen die Hillschen Bahnen beschloß.

1905 verband sie ihre Süd-Britisch-Columbia-Linie über Jahk mit der im Bau befindlichen und von ihr unterstützten *Spokane International* Eisenbahn, mit der sie nach Spokane, dem wichtigen Verkehrsmittelpunkt der Hillschen Bahnen (*Northern Pacific* und *Great Northern* berühren, die eine vom Süden, die andere vom Norden Montanas kommend, diese Stadt) gelangen konnte. Damit war sie in der Lage, den beiden Überlandbahnen in der Union schon im Verkehr zwischen St. Paul, Duluth und Spokane Konkurrenz zu machen; diese mußte für Hill fühlbarer und drückender werden, wenn sie Verbindungen mit Portland in Oregon und Seattle, den wichtigen Endpunkten der Hillschen Bahnen am Stillen Ocean, erhielt.

Harriman kam der Canadischen Überlandbahn bei ihren Vervollständigungsbestrebungen entgegen und gestattete ihr die Mitbenutzung der *Oregon Railway and Navigation Company*, die von Spokane nach Portland läuft. Mit Hilfe dieser Verkehrsvereinbarung konnte sie der *Northern Pacific* in ihrer ganzen Länge wirksame Konkurrenz machen. Es betrug beispielsweise die Entfernung St. Paul—Spokane mit der

Northern Pacific . . . . 1 507 Meilen,
Canadian Pacific . . . . 1 479 „ ,

die Entfernung St. Paul—Portland mit der

Northern Pacific . . . . 1 885 Meilen,
Canadian Pacific . . . . 1 912 „ .

Ferner beabsichtigte die Canadische Überlandbahn den Bau einer Bahn von Vancouver nach Seattle, das bereits in den täglichen Schiffahrtsdienst der Gesellschaft einbezogen war, aber noch enger mit ihr verbunden werden mußte, nachdem Hill seinerseits schon lange Verbindungen von Seattle nach Vancouver besaß [1]).

So war ihre Stellung Hill gegenüber nach dem Erwerb der durchgehenden Verbindungen außerordentlich gestärkt; sie hat sie aber noch

---

[1]) Diese Linie ist allerdings bis heute noch nicht gebaut worden, vermutlich weil der Weg über Vancouver nach dem Osten einen zu großen Umweg bedeutet. 1896 hatte sie ein Abkommen mit der von der Northern Pacific kontrollierten Seattle and International Eisenbahn getroffen, nach dem ihr diese Bahn den Verkehr von Seattle nach Huntington an der Grenze besorgte.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:07 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

durch den Bau zahlreicher neuer Linien in Nord-Dakota und Minnesota weiter gefestigt. So wurde eine kürzere Verbindung zwischen Winnipeg und Minneapolis und eine doppelte Verbindung zwischen den *Soo Lines* und Duluth hergestellt, einmal von Portal aus fast genau parallel der *Great Northern,* sodann von Brooton aus, einem Punkt an der alten Hauptlinie der *Soo Lines.*

J. J. Hill war während dieser Zeit auch nicht untätig gewesen; er suchte nach der Jahrhundertwende sein langerstrebtes Ziel zu erreichen, nördlich der Hauptlinie der *Canadian Pacific Railway* eine neue canadische Überlandbahn von Winnipeg zum Stillen Ozean zu legen. Da ihm die Genehmigung für den Bau einer durchgehenden Linie auch von der liberalen Regierung nicht erteilt worden wäre, ging er sehr vorsichtig mit dem Bau von Teilstrecken vor. Er ließ durch vorgeschobene Leute Konzessionen für mehrere kleine Bahnen erwerben, die in Verbindung mit der *Great Northern* gebracht und wohl allmählich zu der erstrebten durchgehenden Linie vereinigt werden sollen. So hat er bereits durch die *Vancouver Victoria and Eastern* Eisenbahn die Konzession für eine Verbindung von Vancouver durch Britisch Columbia, seine bisherigen Linien in dieser Provinz berührend, bis hart zur Grenze Albertas erlangt, während die *Midland of Manitoba* Eisenbahn von Winnipeg in westlicher Richtung durch Manitoba und Saskatchevan ebenfalls bis zur Grenze Albertas geführt werden und Portage La Prärie und Brandon, die bereits von Zweiglinien der *Great Northern* erreicht sind, berühren soll. Der Erreichung seines Zieles ist er damit bedenklich nahe gekommen; von der Bundesregierung wird es abhängen, ob ihm die Genehmigung für die Herstellung der noch fehlenden Verbindung durch Alberta erteilt werden wird.

1908 verschob sich die Lage wiederum auf dem Gebiet der Vereinigten Staaten, wie es zunächst schien, sehr zum Nachteil der Canadischen Überlandbahn. Bis zu diesem Jahre hatte letztere zu der *Chicago, Milwaukee and St. Paul* Eisenbahn in einem freundlichen Verhältnis gestanden; sie übergab dieser Bahn ihren Güterverkehr nach Chicago und empfing deren Güterverkehr für Nord Dakota, Minnesota und die Küsten des Stillen Ozeans. 1906 hatte aber die *Chicago, Milwaukee and St. Paul* den Ausbau ihres Netzes bis zum Stillen Ozean beschlossen, und zwar auf direkte Veranlassung der Hafenstädte Seattle und Tacoma[1]); als dieser 1908 vollendet

[1]) Für den Ausbau der nordamerikanischen Eisenbahnen ist nicht nur die Konkurrenz der verschiedenen Eisenbahngesellschaften bestimmend, sondern auch die der Hafenplätze, so am Stillen Ozean vor allem der Wettbewerb von Oakland—San Francisco und Seattle—Tacoma. Um eine möglichst überragende Stellung zu gewinnen, streben diese Städte zunächst danach, sich von der Vorherrschaft einer Eisenbahngesellschaft oder eines Eisenbahnsystems

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:07 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

war, änderte sich ihr bisheriges Verhältnis zu der Canadischen Überlandbahn; sie übernahm zwar noch deren Transporte nach Chicago, beförderte aber ihre Güter nach dem Nordwesten selbst. So fehlte es der Canadischen Überlandbahn an Rückfrachten von Osten her; sie erstrebte daher wie Hill 1901 für seine, nunmehr für ihre Linien einen eigenen Anschluß nach Chicago, dem wichtigen Umschlagsplatz im Verkehr zwischen Ost und West. Dies gelang ihr überraschend schnell. 1908 ließ sie von dritter Hand zu einem sehr niedrigen Kaufpreis die Aktien der *Wisconsin Central*[1]) erwerben, deren Linien von Minneapolis und Duluth über Manitowoc und Milwaukee nach Chicago führen.

Man vermutete zunächst, daß der Stahltrust die Bahn aufkaufen ließ, bald stellte es sich aber heraus, daß hinter dem unbekannten Käufer die Canadische Überlandbahn stand, die die *Wisconsin Central* unter dem Namen *Soo Lines-Chicago Division* den *Soo Lines* einverleibte.

Durch diesen außerordentlich klugen Schachzug war sie in den Besitz einer direkten Verbindung nach Chicago und einer neuen Linie nach Duluth gekommen, konnte also ihren ganzen Verkehr von Chicago nach Wisconsin, Nord Dakota, Minnesota, nach Canada und zur Küste des Stillen Ozeans über eigene Strecken leiten. Sofort nach Erwerb der *Wisconsin Central* ging sie daran, ihre Bahnen in den Vereinigten Staaten durch mehrere Linien enger miteinander zu verbinden, so daß sie heute im Nordwesten von Chicago ein dichtes und geschlossenes Netz besitzt[2]).

Es ist wohl nicht zuviel gesagt, wenn man behauptet, daß seit 1908 die Vorherrschaft Hills im Nordwesten der Vereinigten Staaten gebrochen ist, einmal durch die Chicago, Milwaukee & St. Paul oder, wie sie sich jetzt nennt, Chicago, Milwaukee & Puget Sound, sodann durch die Canadische Überlandbahn. Hieraus erklärt sich vielleicht auch, daß sich Hill nicht

---

unabhängig zu machen. So veranlaßten Oakland-San Francisko, die unter dem Einfluß der Harrimanschen Bahnen standen, den Ausbau der *Missouri Pacific* durch Anlage der Strecke Salt Lake City—Oakland zur *Western Pacific*, Seattle-Tacoma, deren Verkehrswege bislang völlig von J. J. Hill beherrscht wurden, die Fortführung der *Chicago, Milwaukee and St. Paul* zum Puget Sound.

[1]) Die Kontrolle über die *Wisconsin Central* war 12 Jahre vorher von der *Northern Pacific* erworben, die Bahn von ihr aber als *unprofitabel* vernachlässigt wòrden.

[2]) In gewisser Weise waren die Bahnen der Vereinigten Staaten mit diesem Ausbau der Canadischen Überlandbahn nicht unzufrieden, denn im Besitz der *Wisconsin Central* mußte dieser weniger daran liegen, ihre Transporte nördlich der Großen Seen nach dem Osten zu leiten. So konnten sie annehmen, daß die Canadische Überlandbahn zu Verständigungen auf Gebiet der Vereinigten Staaten eher bereit sein würde.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:08 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

mehr auf den Nordwesten der Vereinigten Staaten beschränkt, sondern sein System auch in anderen Teilen des Landes ausbaut, was ihm nach dem Tode Harrimans allerdings sehr viel leichter geworden ist. So hat er jüngst durch die von ihm kontrollierte *Chicago, Burlington and Quincy* Eisenbahn die Kontrolle über die *Colorado and Southern* erwerben lassen und damit eine Verbindung zum Golf von Mexiko gewonnen [1]).

Mit Erwerb der *Wisconsin Central* hat die Canadische Überlandbahn aber auch einen anderen großen Vorteil gewonnen. Unter Hinweis auf ihr großes Netz allein in den Vereinigten Staaten — 1910: 4 225 Meilen — kann sie den östlichen, in Chicago einlaufenden Bahnen gegenüber, denen sie natürlich viel Verkehr übergeben kann, einen begründeten Anspruch auf entsprechende Rückfracht nach dem Osten erheben. Besonders wertvoll ist diese Ausdehnung bis Chicago für ihre Stellung zur *Wabash* Eisenbahn und zur *New York Central.*

Zu beiden unterhält sie schon seit langem freundschaftliche Beziehungen; so besorgt ihr die *Wabash* den Verkehr von Detroit nach Chicago. Die *New York Central* macht einen großen Teil ihres Geschäftes in Ostcanada, da sie nicht nur nördlich vom Eriesee, also in Südontario, sondern auch mit Hilfe der von ihr kontrollierten *Rutland* Eisenbahn und mit eigenen Linien einen lebhaften Verkehr zwischen New York und Montreal unterhält. Sie ist also in Ostcanada immerhin ein scharfer Konkurrent der Canadischen Überlandbahn. Da diese es aber in der Hand hat, welcher Bahn sie in Chicago ihre Güter nach dem Osten der Union übergibt, so sind die beiden östlichen Bahnen in dieser Hinsicht stark auf sie angewiesen und zur Rücksichtnahme auf sie auch in anderen Gebieten gezwungen. Die Canadische Überlandbahn ist seit 1908 ferner in der Lage, Chicago im Durchgangsverkehr zwischen Ost und West überhaupt auszuschalten. Von Manitowoc aus, das die *Wisconsin Central* berührt, besteht Fährbetrieb über den Michigansee (60 Meilen) nach Ludington im Anschluß mit der *Pere Marquette* Eisenbahn, die über Saginaw in Michigan sowohl die Verbindung mit Detroit, also mit den Südontariolinien der Canadischen Überlandbahn, als auch mit Buffalo und dem *New York Central* System besorgt.

Ferner hat die Canadische Überlandbahn im Jahre 1908 [2]) eine Verkehrsvereinbarung mit der *New York, New Haven and Hartford* Eisenbahn abgeschlossen, nach der ihr diese den Verkehr von Boston und New York

---

[1]) Für den Erwerb dieser Linie war allerdings vor allem die Rücksicht auf den über kurz oder lang zu erwartenden Konkurrenzkampf mit dem Panamakanal bestimmend, der bei allen großen Systemen der Vereinigten Staaten ein Drängen nach dem Golf von Mexico verursacht.

[2]) Railroad Age Gazette 1908, S. 169.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:08 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

übergibt. Im Besitz der *Wisconsin Central* und gestützt auf die freundschaftlichen Beziehungen und Verkehrsvereinbarungen kann sie nunmehr Transporte von New York und aus den Neu-England-Staaten konkurrenzfähig mit jeder Verbindung westlicher und östlicher Bahnen der Vereinigten Staaten fast ganz über eigene Linien nach dem Osten leiten. Sie übernimmt die Waren in Buffalo und anderen Grenzstädten, um sie entweder über Detroit — Ludington — Manitowoc der *Wisconsin Central* oder über Owen Sound—Sault Ste. Marie den *Soo Lines* oder auch ihren eigenen westcanadischen Linien zuzuführen [1]).

Endlich steht die Canadische Überlandbahn im Wettbewerb mit den Bahnen der Vereinigten Staaten auch im Verkehr nach Australien und vor allem nach Ostasien, eine Konkurrenz, die hier nur angedeutet werden kann. Sämtliche Bahnen nach dem Stillen Ozean unterhalten nämlich auf ihm entweder eigene Linien oder sind mit unabhängigen Dampfschiffahrtsgesellschaften eng verbunden. Wir sahen ja schon oben, daß die Canadische Überlandbahn einen eigenen Schnelldampferdienst auf dem Stillen Ozean besitzt und heute wenigstens noch die kürzeste pacifische Linie zwischen dem europäischen Festland und Ostasien darstellt.

Ihre Konkurrenten sind die *Grand Trunk Pacific, Great Northern* und *Northern Pacific*, die *Chicago, Milwaukee and Puget Sound*, die *Chicago and Northwestern*-Eisenbahn, die *Union-Central Pacific*, die *Western Pacific*, die *Atchison-Topeka-Santa Fé*, die *Southern Pacific*, die *National Railways of Mexico*, die *Kansas City, Mexico and Orient*-Eisenbahn, die *Tehuantepec*-Eisenbahn und die *Panama*-Eisenbahn.

Der tatkräftigste Konkurrent aller nordamerikanischen und canadischen Dampferlinien auf dem Stillen Ozean ist aber die seit dem russisch-japanischen Krieg mächtig emporblühende und stark unterstützte japanische Handelsflotte, die seit Ende des vorigen Jahrhunderts bereits mit zwei Linien regelmäßig Vancouver und Victoria anläuft.

---

[1]) Neuerdings taucht immer wieder das Gerücht von einer Vereinigung der Canadischen Überlandbahn mit der *Erie*-Eisenbahn auf. Ob erstere tatsächlich den Erwerb oder die Kontrolle plant, läßt sich natürlich nicht feststellen, immerhin spricht außerordentlich viel für diese Verbindung. Wie im Westen des Landes der Kampf gegen die Hillschen Bahnen dazu führte, daß sich Harriman und die Canadische Überlandbahn die Hände reichten, so kann sich im Osten ein ähnlicher Vorgang zwischen der Canadischen Überlandbahn und der *Erie*-Eisenbahn wiederholen. Beide Gesellschaften würden große Vorteile von ihm haben: Letztere vermag, isoliert arbeitend, gegen die übermächtige Konkurrenz der *New York Central* und der *Pennsylvania* nicht aufzukommen, würde es aber können in enger Vereinigung mit dem Riesennetz der Canadischen Überlandbahn; für diese liegen die Vorteile so klar auf der Hand, daß sie kaum besonders erwähnt zu werden brauchen.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:08 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Waren die Frachtsätze infolge des großen Verkehrsrückgangs zu Ende des Krieges schon stark gesunken, so gingen sie erst recht, wie Dr. Quandt (a. a. O. S. 597) ausführt, nach Einsetzen der japanischen Konkurrenz zurück. 1907 verschlechterte sich sodann infolge der Krisis das ostasiatische Geschäft weiter, und am 1. November 1908 trat eine Verfügung der *Interstate Commerce Commission* in Kraft, die den Bahnen der Vereinigten Staaten zugunsten der mexikanischen und canadischen Konkurrenz schweren Schaden zufügen mußte.

Die Pacificbahnen hatten sich in dem Konkurrenzkampf nur halten können, indem sie die Frachtsätze im Durchgangsverkehr zu Lasten der Binnenfrachtsätze begünstigten. Nunmehr wurden sie aber gezwungen, ihre Spezialtarife für Ein- und Ausfuhrgüter von und nach Ostasien im einzelnen anzugeben, das heißt erkennen zu lassen, was von den erhobenen Frachtsätzen auf die Land-, und was auf die Wasserbeförderung entfällt. Es ist ihnen damit unmöglich gemacht, den Binnenfrachtverkehr zugunsten des Durchgangsverkehrs zu benachteiligen.

Wollten die Bahnen der Vereinigten Staaten die bisherigen Sätze für den Durchgangsverkehr nach Ostasien beibehalten, so mußten sie die Seefrachten ermäßigen, da eine Ermäßigung der Landfrachten ohne gleichzeitige Herabsetzung der Lokaltarife nunmehr ausgeschlossen war. Die Seefrachten waren aber wegen der japanischen Konkurrenz schon so niedrig, daß ein weiterer Abschlag unmöglich war. So beschlossen denn einige der Überlandbahnen das Geschäft nach dem fernen Osten überhaupt allmählich aufzugeben. Diese Situation machten sich sowohl die *Chicago, Milwaukee and Puget Sound,* als auch die Canadische Überlandbahn zunutze. Beide kamen dem Verlangen der *Interstate Commerce Commission* umgehend nach, letztere obwohl sie dazu nicht verpflichtet war, und hielten ihre Durchgangstarife in Einklang mit den Lokaltarifen. Die Chicago Milwaukee & Puget Sound tat es wohl, um überhaupt in dem ostasiatischen Geschäft erst einmal Fuß zu fassen; für die Canadische Überlandbahn bedeutete diese Maßnahme kein Risiko, denn erstens bezog auch sie wie die japanischen Linien eine Regierungsunterstützung, und zweitens machte sich ihre ostasiatische Linie allein schon durch den Personenverkehr, in dem sie nicht zu verwunden ist, bezahlt. So gelang es vor allem ihr, den Überlandbahnen der Vereinigten Staaten einen großen Teil des ostasiatischen Geschäfts abzunehmen. Um dieses und ihren ganzen Betrieb wieder lohnender zu machen, beschlossen die Überlandbahnen der Vereinigten Staaten, ab 1. Januar 1910 die Tarife westlich Chicago westwärts für fast alle Güter um 10 % zu erhöhen. Aber auch diesen Beschluß haben sie infolge des Eingreifens der *Interstate Commerce Commission* nicht ausführen können[1]).

[1]) Vgl. Quandt a. a. O., S. 597.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:08 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Von großer Bedeutung für die Überlandbahnen muß ferner die früher oder später mit Sicherheit erfolgende Eröffnung des Panamakanals sein. Schon heute ist es für gewisse Artikel vorteilhafter, wenn sie von den östlichen Unionsstaaten und von den östlichen Provinzen Canadas nach der Küste des Stillen Ozeans verfrachtet werden sollen, den Weg um das Cap Horn oder über den Isthmus von Panama anstatt den durch den Continent zu nehmen; erst recht wird dies nach Eröffnung des Kanals der Fall sein.

Im Durchgangsverkehr von Nordwest—Europa nach Ostasien über Nordamerika kommen die Überlandbahnen nur für die Beförderung von Personen und Post in Frage. In dieser Hinsicht hat die Canadische Überlandbahn wenigstens heute noch keine Konkurrenz zu fürchten.

Die Entfernung von Liverpool über Montreal und Vancouver nach Yokohama beträgt 9 745 Meilen, die über New York und St. Franzisco 10 477 Meilen, es ergibt sich also ein Unterschied zugunsten der Canadischen Überlandbahn von 732 Meilen. Sie legt die Entfernung Liverpool— Yokohama in 23—24 Tagen zurück, während die amerikanische Linie ungefähr zwei Tage mehr beansprucht.

Nach Fertigstellung der *Grand Trunk Pacific* wird sie allerdings von dieser in den Schatten gestellt werden, da man mit dieser Linie, die sich ebenfalls eigene Dampferlinien angliedern will, die Reise zwei Tage schneller zurücklegen kann[1]).

Im Personenverkehr nach Ostasien konkurriert die Canadische Überlandbahn vornehmlich mit den durch den Suezkanal führenden Dampferlinien und mit der Sibirischen Bahn.

Die Reisedauer auf den drei zur Verfügung stehenden Beförderungswegen nach Hongkong, Shanghai und Yokohama beträgt:

London—Hongkong:

Suezkanal	29	Tage,
Sibirien	20—21	„ ,
C. P. R.	33—34	„ .

London—Shanghai:

Suezkanal	33—34	Tage,
Sibirien	16—17	„ ,
C. P. R.	30—31	„ .

[1]) Trotzdem wird es der *Grand Trunk Pacific* außerordentlich schwer werden, gegen die Ostasienlinie der Canadischen Überlandbahn aufzukommen, die als eine in jeder Beziehung ganz hervorragende Personendampferlinie betrachtet werden muß.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:08 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

London—Yokohama:

Suezkanal	40—41 Tage,
Sibirien	19—20 „ ,
C. P. R.	23—24 „ .

Hierbei ist zu berücksichtigen, daß die Reisedauer über Sibirien in obigen Zeiten keinen Aufenthalt und direkte Anschlüsse voraussetzt, was beides kaum immer zutreffen wird. Zugunsten der Canadischen Überlandbahn spricht, daß der über ihre Linie gehende Verkehr einmal den Suezkanal und das Rote Meer, sodann die langwierige und langweilige Eisenbahnfahrt durch Sibirien vermeidet.

Die drei Linien der Canadischen Überlandbahn auf dem Atlantischen Ozean stehen in Konkurrenz mit sämtlichen, Canada anlaufenden transatlantischen Dampferlinien, es sind dies die *White Star Dominion Line*, *Donaldson Line*, *Thomson Line*, *Manchester Line*, *Head Line*, *Allan Line*, *Hamburg-Amerika Linie* und *Norddeutscher Lloyd*.

Von dem Machtbewußtsein der Gesellschaft spricht der Umstand, daß sie Anfang dieses Jahres den transatlantischen Schiffahrtspool gekündigt hat und ihren Beitritt zu einem erneuten Vertrage davon abhängig machte, daß ihr ein bei weitem größerer Anteil zugebilligt wurde. Erst nach langwierigen Verhandlungen ist die Erneuerung des Vertrages im Herbst 1911 zustande gekommen. (Schluß folgt.)

Nach einer Mitteilung der Kölnischen Zeitung vom 21. Februer 1912, Nr. 192, wird beabsichtigt, eine neue Schnelldampferlinie zwischen Canada und Großbritannien einzurichten, deren 6 Schiffe 24 Seemeilen in der Stunde laufen sollen. An dieser Gesellschaft, die mit einem Kapital von $ 30 000 000 beginnen will, sollen die Canadische Überlandbahn, die Grand Trunk Eisenbahn und die Canadian Northern beteiligt sein. Die Canadische Regierung will ihr eine jährliche Unterstützung von ungefähr $ 4 000 000 gewähren. Die Einrichtung dieser Linie, die wohl auf Veranlassung der Canadischen Regierung gegründet werden wird, würde einen empfindlichen Schlag für die konkurrierenden deutschen Linien auf dem Atlantischen Ozean bedeuten, weniger wegen der in Aussicht genommenen großen Geschwindigkeit der Dampfer als wegen der engen Verbindung dieser Linie mit den wichtigsten canadischen Eisenbahngesellschaften.

Ferner beabsichtigt die Canadische Überlandbahn nach einer Meldung des Berliner Tageblattes vom 18. März 1912 Nr. 143, mit Unterstützung der Regierung von Jamaika eine neue Schnelldampferlinie zwischen dieser Insel und Canada einzurichten.

Generated on 2019-07-31 14:08 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Wirtschaftliche Betrachtungen über Stadt- und Vorortbahnen.

Von **Gustav Schimpff.**

(Mit 3 Tafeln.)

Erster Teil:

Stadt und Stadtverkehr.

Einleitung.

Die Stadt- und Vorortbahn bildet heute ein wichtiges Glied im Wirtschaftsleben der Großstadt, und wenn wir daher Betrachtungen über das Wirtschaftswesen der Stadt- und Vorortbahn anstellen wollen, so müssen wir dabei von der Stadt als dem Nährboden der Bahnanlage ausgehen.

Die moderne Großstadt verdankt ihr Bestehen ihren Beziehungen zum Weltmarkt, die in dem Verkehr zwischen der Stadt und den übrigen Teilen der Erde ihren Ausdruck finden. Als Verkehrswege kommen die Wasserstraßen und die Eisenbahnen für den Güter- und den Personenverkehr in Betracht; die Landwege haben keine wesentliche Bedeutung mehr. Ihre Ausdehnung und ihre räumliche Gliederung verdankt die Stadt dagegen den örtlichen Verkehrsanlagen, unter denen die Stadt- und Vorortbahnen (häufig Stadt-Schnellbahnen genannt) an erster Stelle stehen oder doch stehen müßten.

Wenn wir nun die Stadt als räumliches Gebilde betrachten, so wollen wir keine bestehende, sondern eine ideale Stadt zugrunde legen. Diese gedachte Stadtanlage soll eine vollkommene sein, und sie soll sich auf einer unbegrenzten Ebene befinden, so daß sich ihrer Einzelausbildung keinerlei örtliche Schranken entgegensetzen.

Wir wissen wohl, daß es eine derartige vollkommene Stadtanlage nicht gibt, und auch nicht geben kann, daß vielmehr unsere Großstädte unvollkommene Stadtanlagen in dem Sinne sind, daß sie in ihrer Ausdehnung an räumliche Schranken gebunden sind. Als natürliche räumliche Schranken kommen in Betracht: Wasserflächen (Hamburg, Newyork, Boston, Stockholm), größere zusammenhängende Wälder und Höhenzüge (Stutt-

Generated on 2019-07-31 14:08 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

gart, Elberfeld-Barmen), sumpfiges, die Bebauung erschwerendes Gelände. Künstliche räumliche Schranken bilden die Bahnanlagen, namentlich die Betriebs- und Verschiebebahnhöfe, Parkanlagen, Rieselfelder, Festungswälle und Rayonbeschränkungen, während Orts- und Landesgrenzen kaum eine wesentliche, räumliche Beschränkung auszuüben imstande sind. Weiter wollen wir im folgenden die Stadt als fertiges Ganze annehmen, und dabei außer acht lassen, daß sie erst durch die Anlage der Schnellverkehrsmittel in den vollkommenen Zustand gebracht wird, dem wir unsere Betrachtungen zugrunde legen, und daß ein endgültiger Zustand nie erreicht wird, vielmehr die Stadt in einer fortwährenden Umbildung und Erneuerung begriffen ist.

Ferner wollen wir uns in den folgenden Betrachtungen auf deutsche Verhältnisse beschränken, und das Ausland nur gelegentlich zum Vergleich heranholen.

Abschnitt I.

Die Stadtanlage.

Der Grundgedanke der modernen Großstadtbildung ist die örtliche Trennung von Arbeitsstätte und Wohnstätte. Diese Trennung ist in Deutschland noch keine so vollkommene wie in England und Amerika, aber ihr starkes Fortschreiten („Citybildung") ist unverkennbar. Als Arbeitsstätten kommen in Frage öffentliche Gebäude, Bureaus, Geschäftslokale und Läden, ferner Bildungsstätten, Fabriken für Klein- und Großindustrie. Eine Mittelstellung zwischen Arbeits- und Wohnstätte nehmen die Gasthäuser ein. Ferner gehören zur Stadtanlage die Vergnügungsstätten (Theater, Konzertsäle, Festhallen und Restaurants) und die Erholungsstätten (Parkanlagen, Spielplätze, Wälder und Wasserflächen). Die Mitte zwischen Vergnügungs- und Erholungsstätten bilden die Sportplätze (Rennbahnen, Flugplätze). Zur Stadtanlage gehören ferner noch die Begräbnisplätze und endlich die Rieselfelder.

Diese verschiedenen Bestandteile der Stadt ordnen sich in folgender Weise räumlich zueinander:

A. Den Kern der Stadt bildet die Geschäftsstadt oder City. Sie enthält den größeren Teil der staatlichen und städtischen Verwaltungsgebäude, Schulen und Museen, die Banken, die Bureaugebäude der privaten Firmen, die Großhandlungen mit ihren Lägern, die sich häufig wieder örtlich nach Warengattungen trennen, die Warenhäuser und Ladengeschäfte für den Kleinhandel, häufig auch einen Teil der Kleinindustrie, endlich die größeren Gasthäuser, sowie die besseren Vergnügungsstätten. In der Geschäftsstadt befinden sich außerdem meistens geringwertige Wohnbezirke,

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:08 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

bestehend aus älteren Wohngebäuden, die zum Abbruch und Ersatz durch Geschäftsgebäude reif sind [1]).

B. Der geschlossen bebaute Wohnbezirk bildet einen Ring um die Innenstadt und strahlenförmige Ausläufer an den ehemaligen Landstraßen entlang („Vorstädte"). Er trennt sich häufig [2]) in ziemlich scharf ausgeprägte Zone, indem, der vorherrschenden Windrichtung entsprechend, der Westen und Südwesten die Wohnungen für die Bessergestellten, der Süden die für den Mittelstand, der übrige Teil die Arbeiterwohnungen enthält. Außer den Wohngebäuden enthält dieser Teil der Stadt: Schulen, Ladengeschäfte (besonders an den früheren Landstraßen) auch einzelne Warenhäuser, ferner den überwiegenden Teil der Kleinindustrie auf den Höfen der tiefen Baublöcke im Osten und Norden, sodann einen Teil der Vergnügungsstätten.

C. Das Gebiet der offenen Bauweise lehnt sich allseitig an das Gebiet der geschlossenen Bauweise an. Es bildet einen reinen Wohnbezirk. Zu diesem Gebiete gehören auch die als Reihenhäuser errichteten Kleinwohnhausbauten für die minderbemittelte Bevölkerung. Beide Bauweisen sind in den deutschen Großstädten wenig entwickelt, da die herrschende Bodenpolitik ihrer Bildung entgegenwirkt.

D. Vororte sind Ansiedelungen, die zum Wirtschaftsgebiet der Stadt gehören, aber durch Freiflächen von ihr getrennt sind. Meist sind es ehemalige Dörfer. Jeder Vorort hat einen eigenen Kern, der auch die öffentlichen Gebäude und Läden enthält. Dieser Kern besitzt geschlossene, der übrige Teil des Vororts offene Bauweise. Die Vororte dienen überwiegend dem Wohnbedürfnis, jedoch findet sich hier auch Kleinindustrie, und namentlich ländlicher Gewerbebetrieb zur Versorgung der Stadt mit Nahrungsmitteln usw.

E. Nachbarorte sind Mittelstädte mit größerer örtlicher Bedeutung, aber keinem vollständig selbständigem Wirtschaftskörper. Als Wohngebiet für die großstädtische Bevölkerung kommen sie weniger in Frage.

F. Die Industriegelände (für die Großindustrie) liegen meist im Gebiete der Vororte und bilden sich, aus der Rücksichtnahme auf Wasser- und Bahnanschluß. In diesem Zusammenhange können auch die Hafenanlagen erwähnt werden, mit ihren Schuppen und Speichern,

---

[1]) Eberstadt, „Das Wohnungswesen".

[2]) In Hamburg haben die örtlichen Verhältnisse: Rücksichtnahme auf den Hafen und das Alsterbecken, die Trennung des Stadtgebiets in Geest und Marsch eine wesentlich andere Gliederung der Wohnbezirke herbeigeführt.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:08 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

den Werften und den im Freihafen belegenen Veredelungsfabriken. Häufig wird ein Teil der Fabrikarbeiter in unmittelbarer Nachbarschaft des Industriegeländes angesiedelt. Es ist dies aber nur im beschränkten Umfang möglich, weil ein großer Teil der Arbeiter vorzieht, in der Stadt zu wohnen, wo ihre Frauen und Kinder leichter Beschäftigung finden. Für die Lösch- und Ladearbeiter (Schauerleute) des Hafens wird meist die Forderung erhoben, daß sie ihre Wohnungen unmittelbar am Hafen haben müssen, um bei Eintreffen von Schiffen schnell zur Stelle sein zu können [3]).

Eine ähnliche Lage zur Stadt haben auch die Schlachthöfe.

G. Einen Teil der Freiflächen zwischen den Vororten nehmen die Rieselfelder ein. Diese werden vielleicht später einmal verschwinden, nachdem an ihrer Stelle die künstliche, biologische Klärung eingerichtet ist.

H. Die Hochschulen und die mit ihnen verbundenen Anstalten (z. B. Kliniken) werden ebenfalls häufig in das Außengebiet verlegt, und entweder einem Vorort angegliedert oder als ein besonderer Ortsteil behandelt (Universitätsstadt). Die gleiche Lage gibt man größeren Krankenhäusern und Irrenanstalten, ferner den Gefängnissen und Kasernen.

I. Friedhöfe: An Stelle der früher üblichen, in der Stadt verstreuten, den einzelnen Kirchengemeinden gehörenden Begräbnisplätze pflegt man neuerdings größere, sogenannte Zentralfriedhöfe in einer solchen Entfernung von der Stadt anzulegen, daß sie von der Bebauung zunächst noch nicht erreicht oder gar umschlossen werden können.

K. Im Außengebiet liegen ferner die Erholungsstätten und die Sportplätze.

Abschnitt II.

Die Flächengröße der Stadt.

Um ein Bild von der räumlichen Ausdehnung der Stadt zu geben, wollen wir die für die einzelnen Teile der Stadt erforderliche Flächengröße bestimmen und unseren Betrachtungen eine vollkommene Stadtanlage von 4 Millionen Einwohnern zugrunde legen.

A. Die Geschäftsstadt.

Die Ausbildung der Innenstadt zur Geschäftsstadt ist in Hamburg weiter vorgeschritten als in Berlin. Die Einwohnerzahl Groß-Hamburgs

---

[3]) Im Jahre 1900 gab es in Hamburg 42 500 Hafenarbeiter, von diesen waren 23 400 Fabrikarbeiter, die in größerer Entfernung vom Hafengebiet wohnten. 19 100 Lösch- und Ladearbeiter wohnten in der Nähe des Hafens.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:08 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

betrug im Jahre 1910 rund 900 000. Von diesen waren rund 100 000 tagsüber in der Geschäftsstadt tätig. Hiernach möge bei 4 Millionen Einwohnern die Zahl der in der Geschäftsstadt Tätigen zu 12,5 % = 500 000 gerechnet werden.

Um die Dichte der erwerbstätigen Bevölkerung, auf die Einheit der Grundstücksfläche der Geschäftsstadt bezogen, festzustellen, wurden eine Reihe Erkundigungen eingezogen, die folgendes Ergebnis hatten:

1. In einem Bureaugebäude von 9078 qm Grundstücksfläche sind 2 300 Angestellte tätig. Dies ergibt 25,3 Personen für das Ar.
2. In einem mit einem großen Lichthof ausgestatteten Bureaugebäude von 8 300 qm Grundstücksfläche sind 1 500 Angestellte tätig.
   Dies ergibt 18,3 Personen für das Ar.
3. In einem älteren Bankgebäude, das bei 15 000 qm Grundstücksfläche, teils aus mehrstöckigen, teils aus einstöckigen Gebäuden besteht und in diesen auch einige Dienstwohnungen enthält, sind 900 Angestellte tätig.
   Dies ergibt 6,0 Personen für das Ar.
4. In einem älteren Kaufhaus von 13 000 qm Grundfläche sind 2 200 Angestellte tätig.
   Dies ergibt 16,9 Personen für das Ar.
5. In einem neueren Kaufhaus von 3 053 qm Grundfläche sind 850 Angestellte tätig.
   Dies ergibt 28,0 Personen für das Ar.

Der Durchschnitt der Angaben zu 1, 2, 4 und 5 ergibt 22,1 Personen auf das Ar. Zieht man in Betracht, daß sich in der Geschäftsstadt Museen, Vergnügungsstätten und Gasthäuser befinden, und daß sich dadurch die Zahl der Erwerbstätigen auf die Flächeneinheit bezogen vermindert, so wird man die Zahl im Durchschnitt für das Ar Grundstücksfläche auf 16 schätzen können. Dies ergibt für 500 000 Erwerbstätige eine Grundfläche von 312 ha. Wenn man hierzu das für Straßen und Plätze erforderliche Gelände zuschlägt, das in Berlin 42 % der Grundstücksflächen beträgt, so erhält man $312 \cdot 1{,}42 = 443$ ha. Dies ist die Größe einer Kreisfläche von 2,4 km Durchmesser. Diese Länge entspricht etwa der Entfernung vom Leipziger Platz bis zum Alexanderplatz und vom Halleschen Tor bis zum Bahnhof Friedrichstraße in Berlin. Abgesehen von den Gasthäusern sind in dieser Geschäftsstadt keinerlei Wohnungen angenommen.

B. Der geschlossen bebaute Wohnbezirk.

Von den rund 3 700 000 Einwohnern Groß-Berlins (nach der Volkszählung von 1910) wohnen rund 2 060 000 im Weichbild, rund 1 640 000

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:08 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

außerhalb des Weichbildes. Nehmen wir an, daß jene 2 060 000 in Berlin selbst wohnen, um einen kurzen Weg nach ihrer Arbeitsstätte zu haben, während es denen aus der Zahl von 1 640 000, die im eigentlichen Berlin zu tun haben, nicht darauf ankommt, einen weiteren Weg zwischen Wohn- und Arbeitsstätte zurückzulegen, so können wir in unserer idealen Stadt eine Einwohnerzahl von 2 300 000 = 57,5 % in das Gebiet der geschlossenen Bauweise, 1 700 000 = 42,5 % in das Gebiet der offenen Bauweise und die Vororte verweisen.

Bei einem Flächenraum der Stadt Berlin von 6 352 ha beträgt die mittlere Bevölkerungsdichte 324 Einwohner auf das ha, und wenn man nicht die Gesamtflächengröße der Stadt in Rechnung zieht, sondern nur das mit Wohnhäusern bebaute Gelände (einschließlich der zugehörigen Straßenflächen) nach Abzug der Freiflächen (Parks, Friedhöfe, Exerzierplätze, Eisenbahnanlagen und Wasserflächen), von 1 880 ha [4]), so erhält man auf das Hektar 438 Bewohner. In dem größeren Teile des Südens, Südwestens und Westens ist die Bevölkerungsdichte, bezogen auf die Grundfläche der bebauten Grundstücke, Straßen und Plätze (also ohne Berücksichtigung der Freiflächen) 500 für das Hektar, im Südosten, Osten, Nordosten, Norden und Nordwesten ebenso berechnet 800 für das Hektar. Die Bevölkerungsdichte in diesen beiden letztgenannten Bezirken wäre erheblich höher, wenn die Hintergebäude der tiefen Grundstücke nicht stellenweis zu Fabrikbauten, sondern durchweg zu Wohngebäuden ausgenutzt worden wären. Im Jahre 1905 betrug in Groß-Berlin die Zahl der Wohnungen aus nur einer Küche ohne heizbares Zimmer 1 %, die der Wohnungen mit einem heizbaren Zimmer 42 %, mit zwei heizbaren Zimmern 33 %, mit drei heizbaren Zimmern 12%, mit vier heizbaren Zimmern 5 %, mit 5 und mehr heizbaren Zimmern 6 % der gesamten Wohnungszahl. Die Zahl der Wohnungen bis zu 2 heizbaren Zimmern betrug also 76 %, die der Wohnungen mit 3 und mehr heizbaren Zimmern 23 % der gesamten Wohnungen. Nimmt man an, daß die Zahl der Bewohner für die Wohnung von beiläufig 4,3 Personen sich auf alle Wohnungen

---

[4]) Das Weichbild der Stadt Berlin setzte sich im Jahre 1908 folgendermaßen zusammen:

1. Bebaute Grundstücke .	2 908 ha	46 %
2. Unbebaute „ .	757 „	12 „
3. Straßen und Plätze . .	1 564 „	26 „
4. Parks und Friedhöfe . .	470 „	7 „
5. Exerzierplätze	76 „	1 „
6. Eisenbahn	415 „	6 „
7. Öffentliche Lagerplätze	162 „	2 „
	6 352 ha	100 %.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:08 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

gleichmäßig verteilt (was wohl nicht ganz richtig ist, da die Durchschnittszahl der Bewohner der Wohnungen von 2 Zimmern und darunter etwas größer sein dürfte), so folgt daraus, daß 76 % der Bevölkerung in Wohnungen von im Mittel 2,4 Räumen, 23 % in Wohnungen von im Mittel 5 Räumen wohnen. Unter der Annahme gleicher Größe der Räume und gleicher Ausnutzung des Baugrundes würden jene 76 % der Bewohner 62 % der Grundfläche, jene 23 % der Bewohner 38 % der Grundfläche in Anspruch nehmen. Wenn man die Bevölkerungsdichte des Westens von 500 zugrunde legt, würde sich für die östlichen und nördlichen Stadtteile eine Bevölkerungsdichte von 1040 ergeben. Wir wollen nur für unsere Idealstadt an der Durchsetzung der östlichen und nördlichen Stadtteile mit der Kleinindustrie festhalten und unter Zugrundelegung einer etwas weniger starken Zusammendrängung der Bevölkerung und unter Berücksichtigung der im geschlossenen Wohngebiet liegenden Freiflächen die mittlere Bevölkerungsdichte zu 275 Personen auf das Hektar annehmen [5]). Für eine Bewohnerzahl von 2 300 000 ergibt sich mithin eine Grundfläche von 8 400 ha, entsprechend einem Ringe von 4,1 km mittlerer Breite um die Geschäftsstadt.

C. und D. Das Gebiet der offenen Bauweise und der Vororte.

Die mittlere Wohndichte, bezogen auf die bebauten Grundstücke, Straßen und Plätze (mit Ausnahme der Freiflächen) beträgt in dem offen bebauten Groß-Lichterfelde z. Zt. 87 Einwohner für das Hektar, in der Villenkolonie Grunewald beträgt die Bevölkerungsdichte 22 für das Hektar; diese geringe Bevölkerungsdichte ist als Ausnahmefall zu betrachten.

Da die Bevölkerungsdichte in dem jetzt bebauten Teil von Groß-Lichterfelde immerhin durch Aufschließung bisher noch unbebauten Hinterlandes etwas gesteigert werden kann, andererseits auch die Bevölkerungsdichte in Kleinwohnbezirken mit Reihenhausbebauung etwas größer sein wird, so wollen wir unter Berücksichtigung eines geringen Zuschlages für notwendige Freiflächen, die Wohndichte im Gebiet der offenen Bauweise und der Vororte zu 100 Personen für das Hektar annehmen [6]). Für 1 700 000 Menschen wäre also eine bebaute Grundfläche von 17 000 ha erforderlich.

---

[5]) In dem größtenteils geschlossen bebauten Friedenau beträgt die mittlere Wohndichte, bezogen auf die Grundstücke, Straßen und Plätze 276 auf das Hektar.

[6]) Dies soll ein Mittelwert sein, da die Wohndichte nach außen hin allmählich abnehmen wird.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:11 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

E. Die Industriegebiete.

Die Größe des für die Stadt erforderlichen Industriegeländes läßt sich folgendermaßen schätzen:

Am 1. August 1910 waren in Groß-Berlin in der Industrie der Steine und Erden 4550, in der schweren Maschinen- und elektrotechnischen Industrie 126 139 und in der schweren Holzbearbeitung (Sägewerke, Möbeltischlereien, Pianofabriken) 20 629, zusammen 151 318 Arbeiter in Betrieben mit über 25 Personen beschäftigt. Hiernach wird man die Zahl der in Groß-Berlin in der Großindustrie beschäftigten Arbeiter auf 120 000 schätzen können; für unsere ideale Stadt können wir danach eine Arbeiterzahl von 130 000 der Großindustrie zuweisen.

Eine Maschinenfabrik, die ihren Betrieb schon vor längerer Zeit nach außen verlegt hat, beschäftigt auf 15 ha Grundfläche 3 850 Arbeiter, d. i. 257 für das Hektar.

Eine andere Maschinenfabrik, die ihren Betrieb erst kürzlich nach außen verlegt hat, beschäftigt auf 17 ha Grundfläche 1 640 Arbeiter, d. i. 96 Arbeiter für das Hektar.

Hiernach möge die mittlere Arbeiterzahl für das Hektar Grundfläche zu 200 angenommen werden. Wenn wir danach für unsere ideale Stadt 130 000 Arbeiter annehmen, so sind für das Industriegebiet 650 ha Grundfläche erforderlich.

Vieh- und Schlachthöfe. Der Zentralviehhof und der Magerviehhof von Berlin haben zusammen eine Grundfläche von rund 75 ha. Sie dienen nicht nur der Verpflegung und dem Viehhandel von Berlin, sondern auch der der Vororte. Für die ideale Stadt kann die für Vieh- und Schlachthöfe erforderliche Grundfläche auf rund 80 ha angenommen werden.

F. Die Rieselfelder.

Die Größe der Berliner Rieselfelder beträgt rund 16 000 ha oder 80 qm auf den Kopf der Bevölkerung. Für die 4 Millionenstadt wären also 32 000 ha an Grundfläche von Rieselfeldern erforderlich.

G. Die Hochschulen.

Die Zahl der Hochschüler ist von der Größe der Stadt ziemlich unabhängig; trotzdem wollen wir die Berliner Zahlen unseren Betrachtungen zugrunde legen.

Im Jahre 1907 wurden die Berliner Hochschulen von 14 685 Hörern besucht. Wir wollen für unsere ideale Stadt danach die Zahl der Hochschüler auf 16 000 schätzen.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:09 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die Technische Hochschule zu Berlin wurde im Wintersemester 1907/08 von 3 211 Hörern besucht [7]).

Die Flächengröße des Grundstücks beträgt 12,8 ha. Für das Hektar Grundstücksfläche ergeben sich demnach 325 Hörer.

Wenn man daher für im Außengelände zu erbauende Hochschulen von der Grundflächenausnutzung der Technischen Hochschule ausgeht, so erfordern 16 000 Hörer eine Grundfläche von 49 ha.

K r a n k e n h ä u s e r. Die Zahl der Betten in den Berliner Krankenhäusern betrug im Jahre 1905 9 101; im Jahre 1907 nach Eröffnung des Rudolf-Virchow-Krankenhauses 10 539. Dies ergibt 1 Bett auf 224 bezw. 194 Einwohner.

Das neue Schöneberger Krankenhaus enthält z. Zt. 480 Betten; bei 173 000 Einwohnern kommt 1 Bett auf 360 Einwohner (wohl infolge des günstigeren Gesundheitszustandes der westlichen Vororte). Für unsere ideale Stadt wollen wir mit einem Bett auf 220 Einwohner rechnen; dies ergibt 18 000 Betten.

Das Rudolf-Virchow-Krankenhaus ist im vollen Ausbau auf 2 000 Betten berechnet und besitzt eine Grundstücksfläche von 20,7 ha. Das neue Schöneberger Krankenhaus ist für 600 Betten berechnet, das Grundstück hat eine Fläche von 6,7 ha. Für das Hektar ergeben sich also in dem einen Fall 96, in dem anderen 90 Betten. Wenn wir mit 90 Betten rechnen, so erhalten wir eine Grundfläche von 200 ha.

I r r e n a n s t a l t e n. Die Zahl der Betten für Geisteskranke betrug in Berlin im Jahre 1905 5 625, d. h. 1 Bett für 364 Einwohner.

Für die 4 Millionenstadt sind daher 11 000 Betten zu rechnen.

Die neue Irrenanstalt Langenhorn bei Hamburg bietet auf 36 ha Grundfläche 1 080 Kranken Unterkunft; die Zahl der Kranken für das Hektar beträgt demnach 30. Für 11 000 Kranke sind 370 ha Grundfläche erforderlich.

H. Friedhöfe.

Die jährliche Sterblichkeit betrug in Berlin im Jahre 1907 16,35 für das Tausend; sie nimmt von Jahr zu Jahr ab. Wir können daher mit 16 f. d. T. Jahressterblichkeit rechnen, und ermitteln so die Zahl der jährlichen Todesfälle auf 64 000 [8]).

---

[7]) Im Wintersemester 1904/05 war die Zahl der Hörer größer, nämlich 4157; diese Beanspruchung wird aber als Überfüllung gelten können.

[8]) Andererseits ist auf die allmähliche Einführung der Feuerbestattung keine Rücksicht genommen, die weit geringere Ansprüche an die Flächengröße der Friedhöfe stellt.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:10 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Wird die mittlere Liegedauer zu 25 Jahren angenommen, so sind 1 600 000 Grabstellen erforderlich. Bei der Anlage des Ohlsdorfer Friedhofs bei Hamburg sind 2,5 qm auf eine Grabstelle, hierzu 60 % Zuschlag für Wege und Anlagen gerechnet worden, so daß auf eine Grabstelle 4 qm Grundfläche entfallen. Dies ergibt einen Flächenbedarf von 640 ha [9]).

I. Sportplätze.

Die vier Rennbahnen: Hoppegarten, Karlshorst, Westend (Trabrennbahn) und Grunewald haben zusammen eine Grundfläche von rund 200 ha, der Flugplatz in Johannisthal ebenfalls eine solche von 200 ha. Unter Einbeziehung der sonst noch vorhandenen kleineren Sportplätze mögen im ganzen in Groß-Berlin 420 ha vorhanden sein; diese Zahl wollen wir auch für die ideale Stadt annehmen.

In Abbildung 1, (Tafel I) ist versucht worden, die Plangestaltung der idealen Stadt zur Darstellung zu bringen. Die Größe der einzelnen Stadtgebiete und ihre gegenseitige Lage entspricht den vorstehend im Text gemachten Annahmen.

K. Zunahme der Bevölkerung.

Wir haben bisher die Stadt als fertiges Ganze betrachtet, wollen uns aber doch der Vollständigkeit halber über die jährliche Zunahme der Bevölkerung Rechenschaft geben.

Die Bevölkerung Groß-Berlins hat sich in den fünf Jahren, von 1905 bis 1910 von 3 210 447 auf 3 702 962, also um 15,34 % vermehrt; die jährliche Bevölkerungszunahme betrug hiernach 3 %. In demselben Zeitraum hat sich die Bevölkerung der vier nächstgroßen preußischen Städte: Cöln, Breslau, Frankfurt a. M. und Düsseldorf zusammen von 1 599 916 auf 1 795 751, d. h. um 12,2 % vermehrt. Die jährliche Bevölkerungszunahme betrug mithin, 2,4 %.

Die Bevölkerungszunahme Groß-Hamburgs (Hamburg, Altona, Wandsbeck) und der Vororte an der Strecke Blankenese—Ohlsdorf hat sich in denselben fünf Jahren von 1 024 129 auf 1 165 423 vermehrt, also um 13,7 %. Die jährliche Bevölkerungszunahme betrug also 2,7 %.

---

[9]) Der Ohlsdorfer Friedhof hat eine Größe von 190 ha. Bei dieser Anlage ist auf die künftige Vergrößerung Hamburgs Rücksicht genommen. Die gegenwärtige Bevölkerung Hamburgs beträgt 932 000.

Generated on 2019-07-31 14:08 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Abschnitt III.

Der Verkehr.

A. Gliederung des Verkehrs.

Wir müssen im Verkehr zwei Hauptrichtungen unterscheiden, nämlich einmal die radiale von und nach dem Mittelpunkt der Stadt, und ferner die ringförmige oder tangentiale.

1. Der Werktagsverkehr.

a) Wohnverkehr.

Der Gliederung der modernen Stadt in Arbeitsstätte und Wohnstätte entspricht der Verkehr zwischen diesen beiden Punkten, den man Wohnverkehr zu nennen pflegt.

Als Arbeitsstätten kommen hierbei in Frage: die öffentlichen Gebäude für die Beamten, die Bureaus und Verkaufsstellen für die kaufmännisch Tätigen, die Bildungsstätten für die Schüler und die Fabriken für die Arbeiter. Die Richtung des Verkehrs ist ausgesprochen eine radiale; nach der Lage der öffentlichen Gebäude, Bureaus und Verkaufsstellen in der Geschäftsstadt ist der zu ihnen führende Verkehr nach innen, der Rückverkehr nach außen gerichtet. Der Verkehr zu den Fabriken des Industriegebiets ist nach außen, der Rückverkehr nach innen gerichtet, und soweit die Bildungsstätten (Hochschulen) im Außenbezirk liegen, gilt von diesem Verkehr das gleiche.

b) Geschäftsverkehr.

Als Geschäftsverkehr bezeichnet man den Verkehr zwischen den verschiedenen Arbeitsstätten, sowie zwischen den Verkaufsstellen und den Wohnungen (zur Ablieferung von Waren und dergl.), endlich den Verkehr zwischen den Wohnungen und den Behörden. Dieser Verkehr hat innerhalb der Geschäftsstadt eine unbestimmte Richtung, außerhalb der Geschäftsstadt eine ausgesprochen radiale; und zwar sind hierbei die Warenablieferung und der Besuch von Behörden entgegengesetzt gerichtet.

c) Markt- oder Ladenverkehr.

Der Markt- oder Ladenverkehr ist der Verkehr zwischen der Wohnstätte und den Verkaufsstellen. Hierzu wäre auch der Verkehr der Marktleute (Verkäufer) von den Vororten zur Stadt und zurück zu rechnen. Die Richtung des Verkehrs ist eine ausgesprochen radiale. Die Hinfahrt ist nach innen, die Rückfahrt nach außen gerichtet.

d) Besuchsverkehr.

Besuchsverkehr ist der Verkehr zwischen zwei Wohnstätten. Seine Richtung ist tangential; soweit es sich dabei um den Besuch von Kranken

Generated on 2019-07-31 14:09 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

in Krankenhäusern handelt, tritt zur tangentialen noch eine radiale Richtung (Hinfahrt nach außen, Rückfahrt nach innen).

e) Vergnügungsverkehr.

Der Vergnügungsverkehr, d. h. der Verkehr zwischen Wohnstätte und Vergnügungsstätte, ist, da die Vergnügungsstätten in der Geschäftsstadt und der geschlossenen Wohnstadt verstreut liegen, innerhalb dieses Gebietes von unbestimmter Richtung; im offenen Wohnbezirk ist er ausgesprochen radial (Hinfahrt nach innen, Rückfahrt nach außen).

f) Ausflugsverkehr.

Der Ausflugsverkehr, zu dem wir auch den Besuch der Sportplätze rechnen wollen, ist ausgesprochen radial; Hinfahrt nach außen, Rückfahrt nach innen.

g) Friedhofsverkehr.

Der Friedhofsverkehr ist ebenfalls radial, jedoch mit tangentialer Verzweigung, da die Teilnehmer an einer Beerdigung meist aus allen Stadtteilen zusammenkommen. (Hinfahrt nach außen, Rückfahrt nach innen.)

2. Der Festtagsverkehr.

Der Festtagsverkehr unterscheidet sich vom Werktagsverkehr durch den Wegfall des Wohnverkehrs, des Geschäftsverkehrs und des Markt- und Ladenverkehrs; an Stelle des letztgenannten tritt der Besuch der Gotteshäuser. Der Friedhofsverkehr nimmt mehr den Charakter des Ausflugverkehrs an.

3. Der Nachbarortsverkehr.

Im Nachbarortsverkehr kommen Wohnverkehr, Ausflugsverkehr und Friedhofsverkehr in Fortfall.

B. Größe des Verkehrs.

1. Der Gesamtverkehr der Stadt und seine Verteilung auf die verschiedenen Beförderungsmittel.

Im Jahre 1907 betrug die Gesamtzahl der in Groß-Berlin beförderten Personen 913 Millionen. Von diesen kamen auf:

Bahnen mit eigenem Bahnkörper . . . . 309 Millionen Fahrten,
Straßenbahnen und Omnibusse . . . . 604 „ „ .

Bei einer Bevölkerung von 3 398 000 ergeben sich auf den Kopf 268 Fahrten, davon auf Bahnen mit eigenem Bahnkörper 91, auf Straßenbeförderungsmittel 177.

Generated on 2019-07-31 14:09 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Im Jahre 1909 wurden in Groß-Hamburg

mit der Straßenbahn	160 000 000,
mit der Stadtbahn Blankenese—Ohlsdorf	53 000 000,
zusammen	213 000 000 Reisende befördert.

Bei einer Bevölkerungszahl von 1 137 000 ergeben sich auf den Kopf 188 Fahrten, von denen

46 auf Bahnen mit eigenem Bahnkörper,
142 auf Straßenbahnen kommen.

Die Verteilung des Verkehrs in den beiden deutschen Großstädten auf die Bahnen mit eigenem Bahnkörper und die Straßenoberfläche können wir nicht als eine natürliche bezeichnen; denn entsprechend ihrer Bedeutung für den städtischen Verkehr müßte den Bahnen auf eigenem Bahnkörper ein erheblich höherer Anteil des Verkehrs zufallen, als es wirklich geschieht. Die geringe Höhe dieser Zahlen ist nur durch den mangelhaften Ausbau der Schnellbahnnetze zu erklären.

In Groß-Newyork [10]), wo im Jahre 1907 auf 4 340 000 Einwohner 1 740 Millionen Fahrten, d. h. 403 auf den Kopf der Bevölkerung unternommen wurden, sind auf Bahnen mit eigenem Bahnkörper 703 Millionen Fahrten, d. i. 162, auf Straßenbahnen 725 Millionen Fahrten, d. i. 164 auf den Kopf der Bevölkerung zurückgelegt worden.

In Groß-Boston wurden im Jahre 1907 bei einer Bevölkerung von 1 320 000 im ganzen 651 Millionen Fahrten, d. i. 494 auf den Kopf der Bevölkerung unternommen; davon kamen auf Bahnen mit eigenem Bahnkörper 280 Millionen Fahrten = 212 auf den Kopf der Bevölkerung und auf Straßenbahnen 291 Millionen Fahrten = 220 auf den Kopf der Bevölkerung.

Wäre in den beiden deutschen Großstädten ein genügend ausgebautes Schnellbahnnetz in der Innenstadt vorhanden, so würde einmal der Umfang des Gesamtverkehrs an sich erheblich größer sein[11]). Es würde anderer-

---

[10]) Wittig, Die Weltstädte und der elektrische Schnellverkehr. Berlin 1909.

[11]) Wir sind nicht der Meinung, daß mit dem Ausbau des Schnellbahnnetzes eine wesentliche Verminderung der Zahl der Reisen im Straßenbahnverkehr eintritt. Dies kann vielmehr nur für einzelne Straßenbahnlinien zutreffen, denen ein Teil des Verkehrs durch parallele Schnellbahnlinien entzogen wird; auf das ganze Netz bezogen, wird sich aber eine wesentliche Beeinträchtigung in der Zahl der Straßenbahnreisenden nicht nachweisen lassen, den Straßenbahnen vielmehr durch die Schnellbahn an anderen Stellen des Stadtgebietes neuer Verkehr zugeführt und so auf der Straßenbahn die Zahl der Reisen auf kurze Entfernungen gesteigert werden.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:09 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

seits wie in Newyork auf die Schnellbahn ein etwa ebenso großer Teil des Gesamtverkehrs kommen wie auf die Straßenoberfläche[12]). Für eine Stadt mit 3,4 Millionen Einwohnern würden sich also etwa 175 Fahrten auf Bahnen mit eigenem Bahnkörper, bezogen auf den Kopf der Bevölkerung, ergeben.

2. Die jährliche Verkehrssteigerung.

Alle Großstädte weisen eine jährliche Steigerung des inneren Personenverkehrs auf. Für Groß-Berlin stellen sich die Zahlen für die Jahre 1904—1909 folgendermaßen (Zahlentafel 1).

In Groß-Hamburg ergeben sich für die Jahre 1904—1909 die in Zahlentafel 2 wiedergegebenen Zahlen.

Zahlentafel 1.

Entwicklung des Verkehrs in Groß-Berlin in den Jahren 1904 bis 1909.

	1904	1905	1906	1907	1908	1909
	Millionen					
Bevölkerung	3,120	3,210	3,303	3,398	3,497	3,598
Zahl der beförderten Personen:						
Stadt- und Ringbahn (innerer Verkehr)	112	125	141	149	149	159
Vorortbahnen	87	97	111	119	123	136
Hoch- und Untergrundbahn	32	35	38	41	45	54
Zus. Bahnen auf eigenem Bahnkörper	231	257	290	309	317	348
Straßenbahnen	395	419	443	463	490	502
Omnibusse	93	111	135	141	122	139
Zusammen auf der Straßenoberfläche	488	530	578	604	612	641
Zusammen	719	787	868	913	929	990

[12]) Berücksichtigt man, daß in New York immer noch über einen empfindlichen Mangel an Schnellbahnen geklagt wird, so kann man vermuten, daß die natürliche Verkehrsverteilung auf Bahnen mit eigenem Bahnkörper und Beförderungsmittel auf der Straßenoberfläche mit 1 : 1 noch nicht richtig gewählt ist, vielmehr den Schnellbahnen ein noch größerer Verkehrsanteil zufallen müßte.

Generated on 2019-07-31 14:09 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

	1904	1905	1906	1907	1908	1909
Auf den Kopf der Bevölkerung kommen Fahrten auf:						
Stadt- und Ringbahn (innerer Verkehr)	36	39	43	44	42	44
Vorortbahnen	28	30	33	35	35	38
Hoch- und Untergrundbahn	10	11	11	12	13	15
Zus. Bahnen auf eigenem Bahnkörper	74	80	87	91	90	97
Straßenbahnen	127	130	134	136	140	139
Omnibusse	30	35	41	41	35	39
Zusammen auf der Straßenoberfläche	157	165	175	177	175	178
Zusammen	231	245	263	268	265	275

Zahlentafel 2.

Entwicklung des Verkehrs in Groß-Hamburg in den Jahren 1904 bis 1909.

	1904	1905	1906	1907	1908	1909
	Millionen					
Bevölkerung	1,0	1,02	1,05	1,08	1,11	1,14
Zahl der beförderten Personen:						
Stadtbahn Blankenese — Klostertor später Blankenese—Ohlsdorf	7	8	11	28	39	53
Straßenbahnen	122	131	142	151	155	160
Zusammen	129	139	153	179	194	213

	1904	1905	1906	1907	1908	1909
Fahrten auf den Kopf der Bevölkerung:						
Stadtbahn	7	8	11	26	35	46
Straßenbahn	122	129	135	140	140	140
Zusammen	129	137	146	166	175	186

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:09 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

In 5¼ Jahren ist also die Bevölkerung Groß-Berlins um 16 % gestiegen; die Zahl der Fahrten ist in der gleichen Zeit um 38 % gewachsen.

In Groß-Hamburg betrug die Zunahme der Bevölkerung in demselben Zeitraum 14 % und die Zunahme der Zahl der Fahrten 65 %. Diese außerordentliche Zunahme ist durch die im Dezember 1906 eröffnete Stadtbahn bewirkt, die einen großen, bis dahin latenten Verkehr geweckt hat[13]). Aus beiden Zahlentafeln ersehen wir, daß die Zunahme der Fahrten weit stärker wächst, als die Zunahme der Bevölkerung, oder daß die Zahl der Fahrten auf den Kopf der Bevölkerung mit der zunehmenden Größe der Stadt ebenfalls größer wird, und zwar im schnellen Verhältnis.

Aus den Berliner Verkehrszahlen kann man folgern, daß bei einer Einwohnerzahl von 4 Millionen und einem ausgebauten Schnellbahnnetz die Zahl der Fahrten, bezogen auf den Kopf der Bevölkerung, auf Straßenbeförderungsmitteln und auf Bahnen mit eigenem Bahnkörper je 195 betragen würde.

Wir können darnach für unsere ideale Stadt, bei der die örtliche Trennung weiter durchgeführt ist als in Berlin, die Zahl der Fahrten auf den Bahnen mit eigenem Bahnkörper auf 215, bezogen auf den Kopf der Bevölkerung, schätzen, gleich 860 Millionen Fahrten.

3. Größe des Verkehrs bezogen auf die verschiedenen Teile der Stadt.

a) Ableitung der Größe des Wohnverkehrs aus der Zahl der Erwerbstätigen in der Geschäftsstadt.

Wir hatten früher angenommen, daß in der Geschäftsstadt 500 000 Personen tätig sind. Während in England und Amerika die Zeiteinteilung im Erwerbsleben eine ziemlich gleichmäßige ist, ist dies in unseren deutschen

---

[13]) Diese Verkehrszahlen sind ein schlagender Beweis für die in Anmerkung [11]) ausgesprochene, häufig angefochtene Meinung, daß dem Straßenbahnnetz im ganzen durch neu angelegte Schnellbahnen kein Verkehr entzogen wird. Die Zahl der Fahrten im Straßenbahnverkehr auf den Kopf der Bevölkerung bezogen, ist in den 3 Jahren nach Eröffnung der Stadtbahn dieselbe geblieben, während sich die Gesamtzahl der Fahrten um 27% hob, wobei das gesamte Mehr der Stadtbahn zugute gekommen ist. Auf der unmittelbar parallel laufenden Straßenbahnstrecke Altona—Blankenese ist allerdings der Verkehr zurückgegangen, und zwar von 1,6 auf 1,2 Millionen. Nun könnten die Vertreter der Straßenbahninteressen allerdings einwenden, daß ja in dem Gleichbleiben der Zahl der Fahrten schon eine gewisse Verkehrsentziehung liege, da beim Nichtbestehen des Stadtbahnnetzes die Zahl der Fahrten zweifellos zugenommen hätte; sie können aber wohl kaum beweisen, daß ein bestimmtes Verkehrsmittel darauf Anspruch hat, daß ihm der Zuwachs an Fahrten, der eine Folge der Vergrößerung der Stadt ist, allein zufällt.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:09 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Großstädten nicht der Fall. Ein Teil der in der Geschäftsstadt Tätigen hat eine längere Mittagspause und späten Bureauschluß, ein Teil nur eine kurze oder gar keine Mittagspause und frühen Bureauschluß (sogenannte englische Arbeitszeit). Ein Teil der Beschäftigten benutzt die Mittagspause zu einer Fahrt zur Wohnstätte und zurück, und führt daher täglich 4 Reisen im Wohnverkehr aus, während die übrigen nur einmal herein- und hinausfahren.

Wir hatten angenommen, daß von der Gesamtzahl der Bevölkerung 57,5 % im Gebiet der geschlossenen Bauweise und 42,5 % im Gebiet der offenen Bauweise und der Vororte wohnen. Von den im geschlossenen Bezirk Wohnenden werden, da sie nur einen kurzen Weg zwischen Arbeits- und Wohnstätte zurückzulegen haben, 4 Reisen täglich ausgeführt; wer im offenen Bezirk wohnt, wird wegen der längeren Reisedauer nur 2 Reisen im Wohnverkehr zurücklegen.

Bei 300 Arbeitstagen ergeben sich:

$$287\,500 \cdot 300 \cdot 4 = 345\,000\,000 \text{ Reisen}$$

zwischen Geschäftsstadt und geschlossener Wohnstadt und

$$212\,500 \cdot 300 \cdot 2 = 127\,500\,000 \text{ Reisen}$$

zwischen Geschäftsstadt und offenem Wohnbezirk.

Wenn wir annehmen, daß von den erstgenannten Reisen wegen der kürzeren Entfernung 50 % = 172 500 000 den Straßenverkehrsmitteln zufallen, so ergeben sich 172 500 000 + 127 500 000 = 300 Millionen Stadtbahnfahrten im Wohnverkehr zwischen der Innenstadt und dem Wohngebiet.

Nun werden auch innerhalb des geschlossenen Wohngebietes und innerhalb des offenen Wohngebietes und zwischen beiden noch Reisen im Wohnverkehr ausgeführt werden; wir wollen aber annehmen, daß bei diesen der kürzeren Entfernung wegen die Stadtbahn nicht benutzt wird.

Die Größe des Geschäfts- und Marktverkehrs läßt sich aus der Zahl der erwerbstätigen Personen nicht ableiten, da jede Unterlage hierfür fehlt.

b) Ableitung der Größe des Wohnverkehrs aus der Zahl der im offenen Gebiet Wohnenden.

In den südwestlichen Vororten Berlins, Groß-Lichterfelde, Lankwitz und Zehlendorf, die auf die Bahnverbindung mit Berlin angewiesen sind und die im Jahre 1909 eine Einwohnerzahl von rund 40 400, 8 900 und 15 700, zusammen 65 000 hatten, betrug die Zahl der jährlichen Fahrten (Zahlentafel 3) auf Zeitkarten 4 855 826, auf Arbeiterwochenkarten 1 258 656 zusammen 6 114 482.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:09 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Zahlentafel 3.

Der Verkehr der Eisenbahnstationen in den südwestlichen Berliner Vororten 1909.

	Einfache Fahrkarten	Zeitkarten	Fahrtage auf Beamten- und Schüler-Zeitkarten	Arbeiterwochenkarten	zusammen
a) Die auf den Vorortstationen gelösten Fahrkarten:					
Botanischer Garten . .	413 330	6 882	4 428	8 006	
Gr.-Lichterfelde-West .	1 436 514	24 009	20 754	18 316	
Zehlendorf (Wannseebahn)	1 265 214	11 196	17 600	26 064	
Zehlendorf—Beerenstr .	643 387	5 136	14 254	4 147	
Schlachtensee	582 317	2 583	2 994	134	
Lankwitz	418 711	7 135	7 509	16 972	
Gr -Lichterfelde-Ost . .	1 004 947	21 108	18 904	31 249	
		78 049	86 443	104 888	
		. 60 =	. 2 =	. 12 =	
Fahrten		4 682940	172 886	1 258 656	
	5 764 420	+	6 114 148	=	11 878 902
b) Die auf den Berliner Bahnhöfen nach den Vorortstationen gelösten Karten (anteilig geschätzt und in Fahrten umgerechnet)	3 630 000	970 000	130 000	870 000	5 600 000

Gesamtzahl der Fahrten von und nach den Vorortstationen. . . **17 500 000.**

Einwohnerzahl der drei Vororte: Lankwitz, Groß-Lichterfelde und Zehlendorf 65 000.

Zahl der Fahrten auf den Kopf der Bevölkerung $\frac{17\,500\,000}{65\,000} = \mathbf{270.}$

Dieser Verkehr, der in der Hauptsache Wohnverkehr ist (etwas Marktverkehr ist darin enthalten) [14]), ergibt 95 Fahrten auf den Kopf der Bevölkerung. Früher hatten wir berechnet, daß auf 170 000 im offenen Bezirk wohnende Einwohner 127 500 Fahrten = 75 Fahrten auf den Kopf der Bevölkerung kommen.

[14]) Viele Familienangehörige, die beruflich nichts in Berlin zu tun haben, lösen zum Besuch der Läden und Vergnügungsstätten Nebenkarten.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:09 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Diese beiden auf ganz verschiedenem Wege gefundenen Zahlen stimmen recht gut miteinander überein, da in der Zahl 95 ein Teil des Marktverkehrs mit enthalten ist.

Die Gesamtzahl der Fahrten, auf den Kopf der Bevölkerung der Vororte bezogen, stellt sich nach Zahlentafel 3 auf 270. Sie ist erheblich höher als die Durchschnittszahl der Fahrten auf den Kopf der Bevölkerung, wie wir sie für das Stadt- und Vorortbahnnetz unserer idealen Stadt zugrunde gelegt haben. Dies ist aber kein Widerspruch. Einmal muß man berücksichtigen, daß in dieser Zahl auch die Fahrten der Einwohner Berlins nach den Vororten enthalten sind, und zweitens muß man bedenken, daß die Vorortbewohner auf die Eisenbahn als einziges Verkehrsmittel angewiesen sind, die Zahl der Fahrten auf ihr also verhältnismäßig höher sein muß.

c) Größe des Verkehrs zum Industriegebiet.

Das Gebiet der Großindustrie beschäftigt 120 000 Arbeiter; hierzu kommen erfahrungsgemäß 10 % Beamte; das macht im ganzen 132 000 Personen.

Von der oben genannten Maschinenfabrik, die 3 850 Arbeiter beschäftigt, wohnten 1 850 in der Stadt und benutzten die Eisenbahn und Straßenbahn zur Fahrt nach und von der Fabrik.

Bei der anderen Maschinenfabrik, die 1 800 Arbeiter und Beamte beschäftigt, wohnten rund 1 200 in der Stadt und benutzten die Eisenbahn zur Fahrt nach und von der Fabrik.

Hiernach können wir annehmen, daß 55 % der im Industriegebiet Beschäftigten in der Stadt wohnen und die Bahn auf eigenem Bahnkörper benutzen werden. Dies ergibt 72 600 . 300 . 2 = 43 560 000 Fahrten. Hierzu kommt noch ein geringer Geschäftsverkehr, der sich aber der Schätzung entzieht; er dürfte kaum mehr als 10 % des Wohnverkehrs betragen.

Im Jahre 1909 betrug die Zahl der Fahrten nach und von der Ringbahnstation Zentralviehhof 2 164 000, und von und nach der Station Magerviehhof rund 6 000, zusammen 2 170 000 Fahrten. Hiernach kann die Zahl der Fahrten von und nach den Viehhöfen der idealen Stadt zu 2 300 000 angenommen werden.

d) Größe des Verkehrs zu den Bildungsstätten, Krankenhäusern, Irrenanstalten und Friedhöfen.

Die Zahl der Hochschüler wurde oben zu 16 000 ermittelt, hierzu kommen 7 % = 1 120 Lehrer, also im ganzen 17 120 Personen. Mit Rücksicht auf die Hochschulferien mögen 200 Arbeitstage gerechnet und 2 Fahrten für die Person angenommen werden, so daß sich eine Gesamtzahl der Fahrten

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:09 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

von 6 848 000 ergibt. Die Fahrten anderer Personen zur Besichtigung der Hochschulen und der mit ihnen verbundenen Museen zu Vorträgen usw. möge zu rund 10 % = 652 000 geschätzt werden; so daß sich ein Gesamtverkehr von 7 500 000 Fahrten im Jahr ergibt.

Das Schöneberger Krankenhaus, das 480 Betten und 261 Angestellte besitzt, wird an jedem der beiden wöchentlichen Besuchstagen von 800 Personen besucht. Dies ergibt bei 104 Besuchstagen 104 . 2 . 800 = 640 000 Fahrten im Jahre = 1 330 Fahrten auf das Bett bezogen. Hierzu mögen 52 000 Fahrten der Angestellten und des Geschäftsverkehrs mit dem Krankenhaus kommen, so daß hierdurch die Gesamtzahl der Fahrten auf das Bett bezogen auf 2 416 steigt; bei 20 000 Betten ergeben sich demnach 48 320 000 Fahrten.

Für die von 1 080 Kranken und 300 Angestellten bewohnte Irrenanstalt Langenhorn wird die Zahl der jährlichen Besucher zu 24 000 angegeben. Dies ergibt auf das Bett bezogen 2 . 24 000: 1 080 = 44 Fahrten jährlich; hierzu kommen die Fahrten der Angestellten und des Geschäftsverkehrs, die auf 60 000 geschätzt werden sollen, wodurch die Gesamtzahl der Fahrten auf das Bett bezogen auf 100 steigt. Bei 11 000 Betten ergeben sich also 11 000 . 100 = 1 100 000 Fahrten. Der Verkehr zu den Krankenhäusern und Irrenanstalten verteilt sich nicht gleichmäßig auf alle Tage des Jahres, sondern ist an den Besuchstagen höher als an den übrigen.

Die Zahl der jährlichen Todesfälle in der 4 Millionenstadt beträgt 64 000. Hiervon kommen 31 % = 20 000 auf Totgeborene und Kinder unter einem Jahre, bei deren Beerdigung mit einem Gefolge nicht zu rechnen ist. Nimmt man für den Rest von 44 000 Beerdigungen ein Durchschnittsgefolge von 15 Personen an, so ergeben sich 44 000 . 15 . 2 = 1 320 000 Fahrten für Teilnahme an Beerdigungen. Nimmt man ferner an, daß die 44 000 . 25 = 1 100 000 Gräber jedes jährlich von 2 Personen besucht wird, so ergeben sich weitere 4 400 000, zusammen 5 720 000 Fahrten nach und von den Friedhöfen.

Auf Bahnhof Ohlsdorf wurden im Jahre 1908 rund 440 000 Fahrkarten verkauft. Die beiden nach Ohlsdorf führenden Straßenbahnlinien beförderten im Jahre 1902[15]) vor Eröffnung der Eisenbahn rund 1 Million Personen in beiden Fahrtrichtungen zusammen, von denen etwa schätzungsweise 800 000, also einfach gerechnet 400 000 den Friedhof besucht haben mögen; hiernach kann die Gesamtzahl der jährlichen Friedhofsbesucher z. Zt. auf 650 000, die Zahl der Fahrten von und nach dem Friedhof auf

[15]) In den neueren Jahresberichten der Straßeneisenbahngesellschaft zu Hamburg wird der Verkehr der einzelnen Linien nicht mehr getrennt.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:11 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

1 300 000 geschätzt werden. Dies ergibt bei 932 000 Einwohnern 1,4 Fahrten auf den Kopf der Bevölkerung oder bei 4 Millionen Einwohnern 5 600 000 Fahrten. Hiernach werden wir die oben ermittelte Zahl von 5 720 000 Fahrten beibehalten können. Der Beerdigungsverkehr mit 1 320 000 Fahrten verteilt sich nicht ganz gleichmäßig über die Werktage des Jahres. In Ohlsdorf schwankte die Zahl der täglichen Beerdigungen zwischen 10 und 80 bei einer Durchschnittszahl von 47. Der Besuchsverkehr von 4 400 000 Fahrten ist in der Hauptsache Festtagsverkehr.

e) Größe des Ausflugsverkehrs.

Im Berliner Stadt- und Vorortverkehr beträgt im Jahresdurchschnitt die Stärke des Festtagsverkehrs etwa das $1\frac{1}{2}$ fache der des Werktagsverkehrs, an einzelnen Tagen erheblich mehr, z. B. am zweiten Pfingstfeiertag 1896 das dreifache des Werktagsverkehrs. Hiernach würde bei 305 Werktagen und 60 Festtagen der Festtagsverkehr 23 % des Gesamtverkehrs betragen. Er setzt sich aus Ausflugs-, Besuchs- und Vergnügungsverkehr zusammen. Rechnet man 20 Festtage mit besonders schönem Wetter, und nimmt man an, daß an diesen der Sonntagsverkehr viermal so stark ist, wie an den übrigen Sonntagen, und daß der Überschuß Ausflugsverkehr ist, so würde der sonntägliche Ausflugsverkehr $20 \cdot 4 + 40 \cdot 1 = 11{,}5$ % des Gesamtverkehrs ausmachen, und der gesamte Ausflugsverkehr unter Berücksichtigung des wochentäglichen Ausflugsverkehrs vielleicht 15 % des Gesamtverkehrs.

Bemerkenswert ist, daß die Verhältniszahl des sonntäglichen Ausflugsverkehrs zum Werktagsverkehr auf den Tag bezogen bei neu angelegten Bahnen am größten ist, und sich im Lauf der Zeit immer mehr dem Wert 1 nähert; Beobachtungen des Eisenbahnverkehrs in Berlin und Hamburg bestätigen dies. Es ist auch nicht verwunderlich, daß der Ausflugsverkehr von einem neu gebotenen Beförderungsmittel schneller Besitz ergreift als der Wohn- und Geschäftsverkehr; d nn der Ausflugsverkehr kann ohne weiteres dem neuen Wege folgen, zur Hebung des Wohn- und Geschäftsverkehrs ist aber erst eine Umbildung der Stadt, die Schaffung neuer Wohnviertel und die Umwandlung älterer Wohnviertel in Geschäftsviertel notwendig. Außerdem lockt die Neuheit der Ausflugsziele; man kann also sagen, daß der Werktagsverkehr einer Stadtbahnlinie erst allmählich in den durch den Festtagsverkehr gebildeten Rahmen hineinwächst.

Der Verkehr zu den Rennbahnen und Sportplätzen vereinigt sich auf wenige Tage im Jahr, teils Sonntage, teils Werktage. Der Flugplatz bei Johannisthal wurde im Jahre 1909 an einem Sonntage von 71 000 und an 8 aufeinander folgenden Werktagen von durchschnittlich je 39 000 Personen besucht.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:11 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

f) Zusammenfassung.

Hiernach können wir den Gesamtverkehr auf den Stadt- und Vorortbahnen von 860 000 000 Reisen folgendermaßen zergliedern (Zahlentafel 4):

Zahlentafel 4.

Umfang der einzelnen Verkehrsarten in der idealen Stadt.

	Millionen Fahrten		v. H.	
1. Wohnverkehr:				
a) Verkehr zur Geschäftsstadt	300		35	
b) Verkehr zum Industriegebiet	43,6		5	
c) Verkehr zu den Viehhöfen	2,3		—	
d) Verkehr zu den Bildungsstätten	6,8		1	
zusammen Wohnverkehr . . .		353		41
2. Geschäftsverkehr		103		12
3. Marktverkehr		116		13
4. Besuchsverkehr:				
a) Besuch der Krankenhäuser	31		4	
b) sonstiger Besuchsverkehr	66		8	
zusammen Besuchsverkehr . .		97		12
5. Vergnügungsverkehr		66		8
6. Ausflugsverkehr		108		13
7. Friedhofsverkehr		6		1
		rd. 860		100

4. Größe des Verkehrs einzelner Bahnlinien.

a) Beispiele.

Einen Maßstab für die Größe des Verkehrs einer Linie gibt der sogenannte kilometrische Jahresverkehr, eine gedachte Zahl, die man erhält, wenn man den Gesamtverkehr der Bahn durch die Länge der Linie teilt.

Im folgenden sei der kilometrische Jahresverkehr für die Berliner und Hamburger Stadt- und Vorortbahnen zusammengestellt (Zahlentafel 5).

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:10 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Zahlentafel 5.

Kilometrischer Jahresverkehr verschiedener Stadt- und Vorortbahnen.

Bezeichnung der Strecke	Länge km	Zahl der Fahrten 1909 Millionen	Kilometrischer Jahresverkehr Millionen Reisende
Hamburger Stadtbahn Blankenese—Ohlsdorf	26,6	52,7	1,98
Berliner Stadtbahn: Schlesischer Bahnhof—Grunewald (innerer Verkehr)	14,6	73,4	5,02
Berliner Ringbahn (innerer Verkehr) . . .	49,4	85,7	1,74
Berliner Stadt- und Ringbahn (innerer Verkehr)[16]	70,3	158,9	2,26
Wannseebahn: Berlin—Wannsee	18,5	31,3	1,69
Sämtliche Berliner Vorortstrecken	377,3	134,6	0,36
Sämtliche Berliner Stadt- und Vorortstrecken (Eisenbahnen)	447,5	233,7	0,66
Berliner Hoch- und Untergrundbahn . . .	17,8	54,1	3,03

Viergleisige, dem Stadt- und Vorortverkehr dienende Strecken sind doppelt gerechnet.

b) Schätzung des kilometrischen Jahresverkehrs nach der Zahl der Anwohner.

Häufig wird die Zahl der Anwohner benutzt, um den voraussichtlichen Verkehr einer Stadtbahnlinie zu schätzen. Dies tut z. B. R. Petersen in der Schrift „Der Personenverkehr und die Schnellbahnprojekte in Berlin, Berlin 1907“ für den Verkehr der beiden geplanten nord-südlichen Berliner Stadtbahnen. Seinen Zusammenstellungen entnehmen wir die Anwohnerzahlen der Stadt- und Ringbahn und der Hochbahn in Zahlentafel 6. Die Zahlen der Anwohner sind die in 500 m Entfernung von den Haltestellen wohnenden Personen; sie sind bis zum Jahre 1909 richtig gestellt. Die Untersuchung wurde auch auf die Wannseebahn ausgedehnt. Teilt man den kilometrischen Jahresverkehr durch die kilometrische Zahl der Anwohner, so erhält man die Fahrten auf den Kopf eines Anwohners und diese Zahlen zeigen eine große Verschiedenheit.

Die alte Berliner Stadtbahn hat als Stammstrecke der beiden Ringlinien einen sehr hohen Verkehr. Auffallend klein ist vorläufig noch der Verkehr der Hoch- und Untergrundbahn.

[16]) Einschließlich Grunewald—Westend und Grunewald—Halensee.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:10 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Zahlentafel 6.

Anwohnerzahlen.

	Länge km	Anwohner im ganzen	Anwohner auf das km	Kilometrischer Jahresverkehr Millionen Reisende	Zahl der jährlichen Fahrten auf den Kopf der Anwohner
Berliner Stadtbahn	14,6	230 000	15 800	5,02	318
Berliner Ringbahn	49,4	345 000	7 000	1,74	249
Berliner Stadt- und Ringbahn.	70,2	575 000	8 200	2,26	275
Berliner Hoch- und Untergrundbahn	17,8	475 000	26 600	3,03	115
Wannseebahn[17])	18,5	155 000	8 400	1,69	201

c) Schätzung des kilometrischen Jahresverkehrs nach dem Verkehr bestehender Straßenbahnlinien.

Häufig tritt der Fall ein, daß eine Stadtbahn im Zuge einer Verkehrslinie geplant ist, die von einer Straßenbahnlinie bedient wird. Alsdann gibt der kilometrische Verkehr der Straßenbahnlinie einen gewissen Anhalt für den Verkehr auf der Stadtbahnlinie.

Der Verkehr zwischen dem Zoologischen Garten und dem Schlesischen Tor über das Hallesche Tor wurde vor Eröffnung der Hochbahn durch eine Straßenbahnlinie Zoologischer Garten—Treptow bedient. Sie wurde bereits seit dem Jahre 1896 elektrisch betrieben und hatte einen jährlichen Gesamtverkehr von 11,65 Millionen Reisenden oder bei einer Streckenlänge von 11,5 km einen kilometrischen Jahresverkehr von rund 1 Million. Die Hochbahnstrecke Zoologischer Garten—Warschauer Brücke hatte im ersten vollen Betriebsjahr 1903 einen kilometrischen Jahresverkehr von 2,92 Millionen. Nun kann man die ersten beiden Zahlen nicht unmittelbar miteinander vergleichen, da sie um 5 Jahre auseinander liegen und in den 5 Jahren eine Steigerung des Verkehrs auf der Straßenbahnlinie eingetreten wäre, wenn die Hochbahn nicht eröffnet worden wäre. Als Maßstab dieser vermutlichen Steigerung können wir nun allerdings nicht die Verkehrssteigerung auf dem gesamten Berliner Straßenbahnnetz (von 167 %) in Rechnung stellen; denn diese ist größtenteils auf die Einführung des elektrischen Betriebes auf dem gesamten Bahnnetz zurückzuführen,

[17]) Für die Orte Groß Lichterfelde W., Zehlendorf, Nikolassee und Wannsee sind als Anwohner die gesamten Einwohner gerechnet (für die beiden letztgenannten Stationen prozentual nach der Zahl der Züge der Wannseebahn zur Gesamtzahl der Züge verteilt). Für die Stationen Berlin bis Steglitz sind dagegen die Einwohner im Umkreis von 0,5 km von den Haltestellen gerechnet.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:10 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

die in diese Zeit fiel. Wir müssen deshalb die Straßenbahnstrecke Zoologischer Garten—Treptow für sich betrachten, und da ihr Verkehr im Jahre 1898 gegen das Vorjahr um 14 % gestiegen war, so wollen wir annehmen, daß auf die 5 Jahre eine Verkehrssteigerung um $5 \cdot 14 = 70$ % stattgefunden hätte, so daß der kilometrische Jahresverkehr im Jahre 1903 1,7 Millionen betragen hätte.

Die Steigerung von 1,7 auf 2,92 ist also auf Rechnung der schnellen Beförderung durch die Hochbahn zu setzen.

Im Jahre 1902, dem letzten Jahre, in dem die Straßeneisenbahn-Gesellschaft in Hamburg den Verkehr der einzelnen Linien in ihrem Jahresberichte angab, hatte die Straßenbahnstrecke Barmbeck—Ohlsdorf einen kilometrischen Jahresverkehr von 0,16 Millionen, während auf der Eisenbahnstrecke Barmbeck –Ohlsdorf im Jahre 1908, dem ersten des vollen elektrischen Betriebes, der kilometrische Jahresverkehr 0,22 Millionen Reisende betrug. Berücksichtigt man, daß der gesamte Straßenbahnverkehr Hamburgs in den Jahren 1902 bis 1908 um 50 % gestiegen ist, so würde die Straßenbahnlinie, wenn die Stadtbahn nicht gebaut worden wäre, im Jahre 1908 rund 0,24 Millionen Reisende auf das Kilometer befördert haben. Hier zeigt also der Eisenbahnverkehr keine Steigerung über die Größe des Straßenbahnverkehrs, an dessen Stelle er teilweise getreten ist.

In beiden Fällen sind die Straßenbahnlinien bestehen geblieben, so daß, auch wenn man mit einer Verminderung des Straßenbahnverkehrs der betreffenden Linien durch den Wettbewerb des Stadtbahnunternehmens rechnet, doch auch in dem Hamburger Fall der Gesamtverkehr erheblich gestiegen ist.

C. Zeitliche Zusammensetzung des Verkehrs.

(Schwankungen der Verkehrsgröße im Laufe eines Tages.)

1. Werktagsverkehr.

a) Der Wohnverkehr.

Der Wohnverkehr setzt in den frühen Morgenstunden (5 bis 7 Uhr) mit dem Verkehr der Arbeiter zur Arbeitsstätte ein. Dieser Verkehr ist, wie wir sahen, teils nach innen, teils nach außen gerichtet.

Von 7 bis 9 Uhr folgt der nach innen gerichtete Verkehr der kaufmännisch Tätigen und Beamten und unter Umständen gleichzeitig nach außen gerichtet der Verkehr der Hochschüler. Da ein Teil der Angestellten in der Mittagspause die Wohnung aufsucht, beginnt gegen 1 Uhr ein nach außen gerichteter Wohnverkehr, der bis 2 Uhr dauert, dem in der Zeit von 3 bis 4 Uhr der Rückverkehr folgt. Um 3 Uhr beginnt der Rückverkehr der Bureaubeamten nach außen; er dauert bis gegen 6 Uhr. Der Rück-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:11 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

verkehr der Arbeiter fällt hauptsächlich in die Zeit von 6 bis 7 Uhr; bei den Bauarbeitern richtet er sich nach dem Eintritt der Dunkelheit. Zwischen 7 und 9 liegt dann der Hauptrückverkehr der Angestellten der Ladengeschäfte. Der Rückverkehr der Hochschüler erfolgt zu so verschiedenen Tageszeiten, daß er sich nicht bemerkbar macht.

b) Der Geschäftsverkehr.

Der Geschäftsverkehr beginnt gegen 9 Uhr vormittags und erstreckt sich ziemlich gleichmäßig in beiden Richtungen bis 8 Uhr abends; in den Vormittagsstunden ist er schwächer, in den Nachmittagsstunden stärker.

c) Der Marktverkehr.

Bei dem Marktverkehr müssen wir den Besuch der Wochenmärkte und den Ladenverkehr unterscheiden: Der Besuch der Wochenmärkte fällt in die Morgen- und Vormittagsstunden; er ist morgens nach innen, mittags nach außen gerichtet. Gegen 10 Uhr beginnt der Ladenverkehr in der Richtung nach innen; der Rückverkehr setzt gegen 12 Uhr ein. Der Verkehr nach innen dauert bis gegen 5 Uhr, der Rückverkehr bis 7 Uhr.

d) Der Besuchsverkehr.

Der Besuchsverkehr füllt in der Hauptsache die Nachmittage aus und macht sich in radial gerichteten Verkehrsmitteln nur insoweit bemerkbar, als es sich um den Besuch der Krankenhäuser handelt.

e) Der Vergnügungsverkehr.

Der Vergnügungsverkehr beginnt gegen 6 Uhr abends in der Richtung nach innen und dauert bis 8 Uhr, der Rückverkehr fällt in die Zeit von 11 bis 12 Uhr.

f) Der Ausflugsverkehr.

Der Ausflugsverkehr fällt in die Nachmittage mit gutem Wetter. Er beginnt gegen 3 Uhr in der Richtung nach außen, die Rückfahrt nach innen setzt mit dem Eintritt der Dunkelheit ein.

g) Der Friedhofsverkehr.

Der Friedhofsverkehr beginnt gegen 11 Uhr vormittags in der Richtung nach außen und dauert in etwa gleichmäßiger Stärke bis zwei Stunden vor Eintritt der Dunkelheit an. Der Rückverkehr beginnt gegen 1 Uhr und dauert bis zum Eintritt der Dunkelheit.

h) Beispiele.

Die geschilderten Bewegungen des Verkehrs treten besonders im Vorortverkehr deutlich in Erscheinung. Abbildung 2 und 3 (Tafel I) zeigen das Bild des Werktagsverkehrs der Wannseebahn auf der Strecke Groß-Görschen-

Generated on 2019-07-31 14:11 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

straße—Friedenau, Abbildung 4 und 5 (Tafel II) das Bild des Verkehrs der Vorortlinien des Stettiner Bahnhofs. Auf der Wannseebahn fällt in der Richtung nach innen der Hauptverkehr des Vormittags in die Zeit von 7 bis 9 Uhr (Wohnverkehr). Nachmittags von 2 bis 4 Uhr macht sich wieder der Wohnverkehr bemerkbar, von 5 bis 7 Uhr der Arbeiterverkehr, von 7 bis 8 Uhr der Vergnügungsverkehr und der Ausflugsrückverkehr. Von 11 bis 12 Uhr vormittags ist der Verkehr am schwächsten (Ladenverkehr); in der Gegenrichtung bemerken wir zwischen 6 und 7 Uhr vormittags den nach außen gerichteten Arbeiterverkehr, von 1 bis 2 Uhr nachmittags den Wohnverkehr der Mittagspause, von 3 bis 4 Uhr den Wohnverkehr der Beamten, von 7 bis 8 Uhr den Laden- und Wohnrückverkehr.

Ein ganz anderes Bild bietet der Verkehr des Stettiner Bahnhofs. Hier zeigt sich deutlich der Einfluß der draußen liegenden Industriegebiete (Tegel, Reinickendorf usw.). In der Richtung nach innen tritt der Wohnverkehr der Arbeiter und der Angestellten von 6 bis 8 Uhr vormittags deutlich hervor. Der Einfluß der Mittagspause prägt sich nicht aus. Von 5 bis 7 Uhr abends bemerken wir den Rückverkehr der Arbeiter und von 7 bis 8 Uhr den Rückstrom des Geschäftsverkehrs.

In der Gegenrichtung sehen wir von 5 bis 7 Uhr morgens den Wohnverkehr der Arbeiter. Der starke Verkehr von 2 bis 3 Uhr nachmittags ist wohl als Geschäftsverkehr anzunehmen. Um 5 Uhr setzt der Rückverkehr der Arbeiter ein, dem sich der Rückverkehr der Geschäftsangestellten von 7 bis 8 Uhr anschließt.

Bemerkenswert ist das Verhältnis des stärksten und schwächsten Stundenverkehrs zum Tagesdurchschnitt. Wie aus Zahlentafel 7 ersichtlich, beträgt der stärkste Stundenverkehr auf den beiden genannten Vorortstrecken das $2\frac{1}{4}$ bis $2\frac{3}{4}$ fache des mittleren Verkehrs. Der Verkehr der schwächsten Stunde liefert zwischen 15 bis 42 % des Durchschnittsverkehrs.

Zahlentafel 7.

Stündliche Verkehrsschwankungen auf Berliner Vorortstrecken.

Stündlicher Durchschnittsverkehr = 100 gesetzt.

Abb.	Strecke	Stunde des stärksten Verkehrs	Schwächste Vormittags-Stunde	Schwächste Abend-Stunde
2	Wannseebahn nach innen	251	41	15
3	Wannseebahn nach außen	224	34	36
4	Stettiner Bahn nach innen . . .	256	33	31
5	Stettiner Bahn nach außen . . .	272	42	34

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:11 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Zahlentafel 8.

Stündliche Verkehrschwankungen auf der Berliner Stadtbahn und der Hoch- und Untergrundbahn.

Stündlicher Durchschnittsverkehr = 100 gesetzt.

Abb.		Stunde des stärksten Verkehrs	Schwächste Vormittags-Stunde	Schwächste Abend-Stunde
6	Berliner Stadtbahn: Strecke Friedrichstraße—Börse	310	56	86
7	Berliner Stadtbahn: Strecke Börse—Friedrichstraße	204	44	44
8	Berliner Hoch- und Untergrundbahn: Strecke Bülowstraße—Leipziger Platz	226	76	35
9	Berliner Hoch- und Untergrundbahn: Strecke Leipziger Platz—Bülowstraße	243	28	76

Auf Stadtbahnstrecken sind die Schwankungen des Stundenverkehrs nicht so beträchtlich. Der Geschäftsverkehr füllt die Tiefen der schwachen Verkehrsstunden aus. Der Einfluß des Wohnverkehrs ist nicht mehr so deutlich wahrnehmbar.

Abbildung 6 und 7 (Tafel II) zeigen den Stundenverkehr der Berliner Stadtbahn zwischen den Stationen Friedrichstraße und Börse in beiden Richtungen. Wir sehen, wie in den Morgenstunden der Strom der Arbeiter von Osten nach Westen und in den Abendstunden in umgekehrter Richtung geht, während der Verkehr der sonstigen Angestellten später liegt als der Arbeiterverkehr und die entgegengesetzte Richtung hat.

Abbildung 8 und 9 (Tafel III) zeigen das Bild des Stundenverkehrs der Berliner Hoch- und Untergrundbahn auf der Strecke Bülowstraße—Leipziger Platz, der stärkstbelasteten des ganzen Netzes. Das Bild weicht von dem der Berliner Stadtbahn dadurch vollständig ab, daß der Arbeiterverkehr auf dieser Bahnstrecke fehlt. Daher steigt der nach innen gerichtete (West-Stadt-) Verkehr erst in der Zeit von 8 bis 10 zu beträchtlicher Höhe an. In der Gegenrichtung ist der Verkehr in den Morgenstunden außerordentlich schwach. Um 1 Uhr macht sich der Einfluß der Mittagspause (Wohnverkehr) deutlich bemerkbar. Diese Welle dauert bis 4 Uhr. Der Verkehr zur Stadt setzt etwa um 4 Uhr wieder kräftig ein (Ladenverkehr); er erreicht seinen Höhepunkt in der Zeit von 7 bis 8 Uhr abends (Besuch der Vergnügungsstätten), von da ab fällt er stark. In der Gegenrichtung beginnt

Generated on 2019-07-31 14:11 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

die Welle um 5 Uhr zu steigen und erreicht ihren Höhepunkt ebenfalls in der Zeit von 7 bis 8 Uhr, indem hier der Rückweg im Laden- und Geschäftsverkehr zusammentrifft. Die Welle dauert noch bis 9 Uhr an; dann folgt in der Zeit von 9 bis 10 Uhr ein Tiefstand, und nun hebt sich die Kurve wieder, indem der Vergnügungsrückverkehr einsetzt, der dann bis zum Schluß des Betriebes, um 1 Uhr nachts, stetig anwächst.

2. Festtagsverkehr.

Ein ganz anderes Gepräge zeigt der Festtagsverkehr; hier wird bei gutem Wetter das ganze Bild von dem Ausflugsverkehr beherrscht, der in der Richtung nach außen in den ersten Nachmittagsstunden einsetzt, schnell zu beträchtlicher Höhe anschwillt und gegen 6 Uhr sein Ende erreicht. Der Rückverkehr richtet sich nach dem Eintritt der Dunkelheit und der Witterung; er drängt sich meist auf kürzere Zeit zusammen als der Hinverkehr, sodaß der Gesamtverkehr der am stärksten beanspruchten Stunden größer ist, als auf der Hinfahrt.

Abb. 10 (s. S. 626) zeigt den Sonntagsverkehr der Vorortstrecke Altona—Blankenese an den beiden Pfingstfeiertagen des Jahres 1904; wie ersichtlich, setzte am 1. Pfingstfeiertag gegen 5 Uhr Regenwetter ein.

Abb. 11 und 12 (s. S. 627) stellt die Schwankungen des Sonntagsverkehrs auf der Berliner Stadtbahnstrecke Friedrichstraße—Börse in beiden Fahrtrichtungen dar. Aus dieser Verkehrskurve ist ersichtlich, daß das Ausflugsgebiet im Westen für den betreffenden Streckenteil eine weit stärkere Anziehungskraft hat, als die Ausflugsgebiete des Ostens. Der Vormittagsverkehr ist hier verhältnismäßig stärker als auf der Vorortstrecke Altona—Blankenese. Der Verkehr der stärksten Stunde beträgt auf der Strecke Altona – Blankenese das 24- bis 29 fache, auf der Berliner Stadtbahn das 9- bis 10 fache des schwächsten Verkehrs.

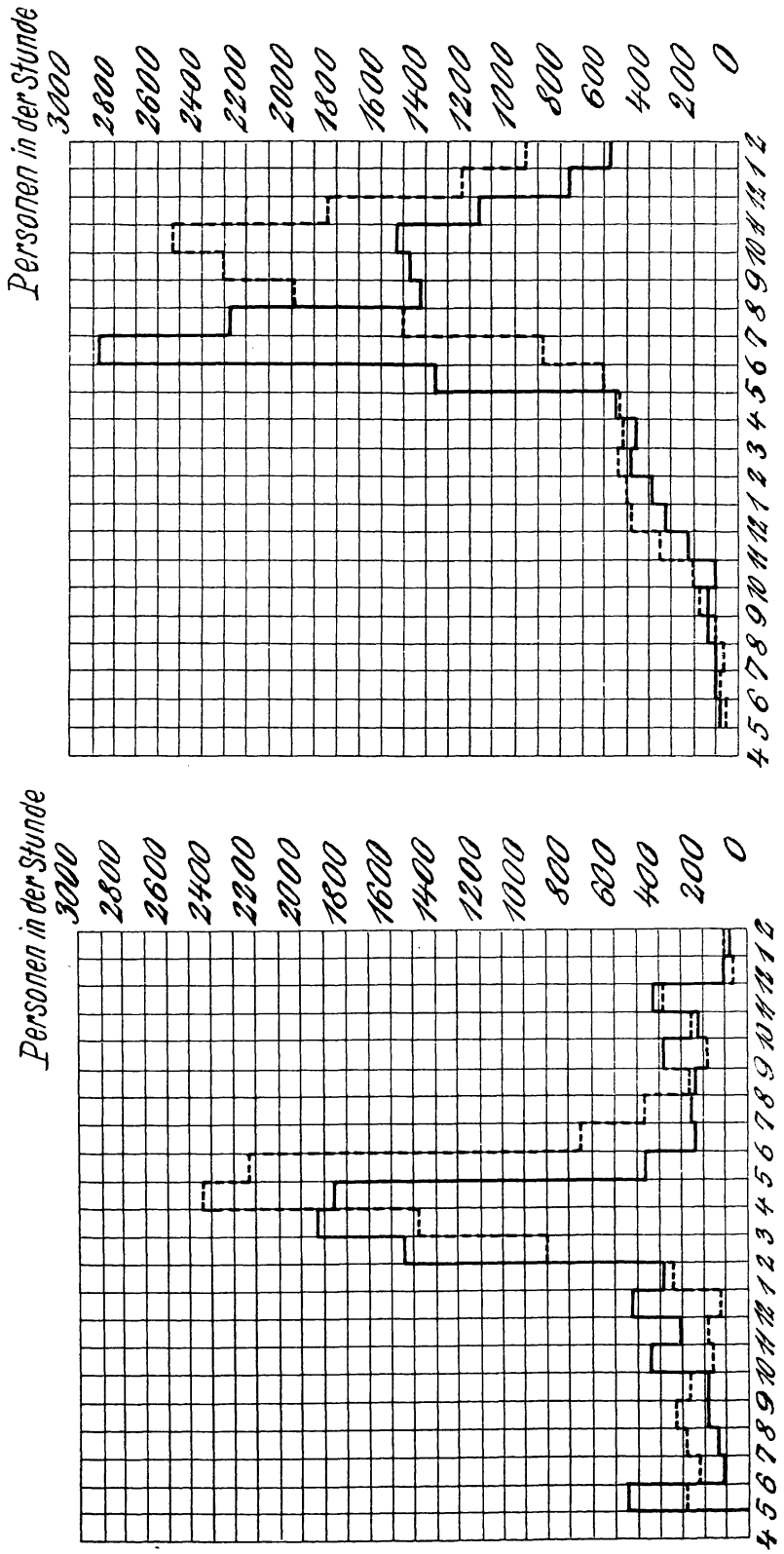
D. Schwankungen des Verkehrs im Verlauf der Woche und des Jahres.

Der Verkehr an den einzelnen Wochentagen ist nicht gleich. Erfahrungsgemäß hat der Montag einen etwa 5 %, der Sonnabend einen etwa 10 % stärkeren Verkehr, als dem Durchschnitt der Werktage entspricht, während der Freitag um etwa 10 % gegen den Durchschnitt zurückbleibt.

Von den Schwankungen im Laufe des Jahres auf einer Stadtbahnlinie gibt Abb. 13 (s. S. 628) Kenntnis, die den Jahresverkehr der Berliner Hoch- und Untergrundbahn im Jahre 1909 darstellt. Das starke Zurückbleiben der Monate Juni, Juli und August ist auf die sommerliche Reisezeit zurückzuführen. Der Einfluß der Reisezeit beschränkt sich übrigens auf die Weststrecke, im Verkehr der Oststrecke ist er kaum zu spüren. Das starke Anschwellen des Verkehrs in den Wintermonaten ist zum Teil darauf zurück-

(Fortsetzung des Textes s. S. 628.)

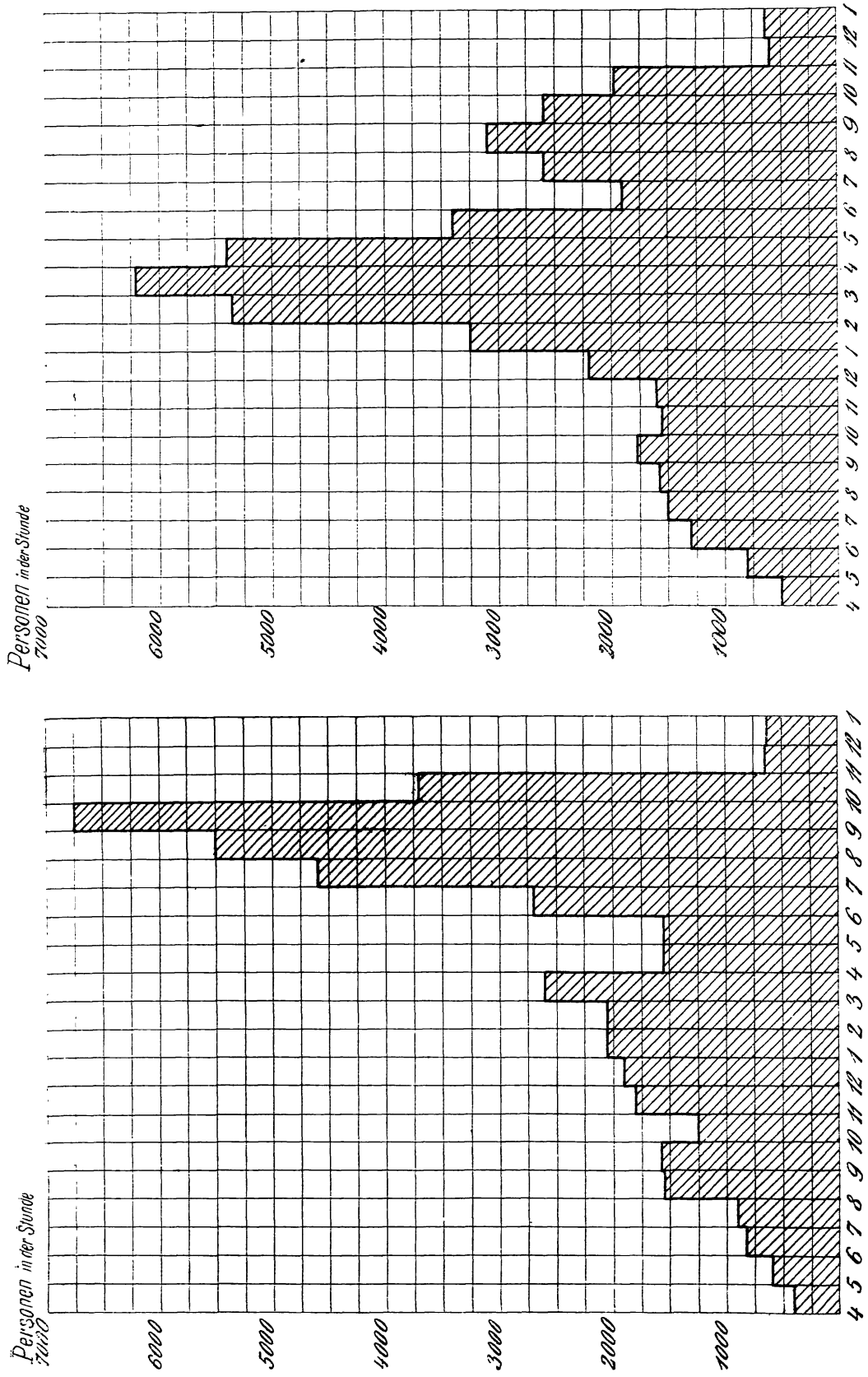
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:11 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us



— Verkehr am 1. Pfingstfeiertag 1904.
--- „ „ 2. „ 1904.

Abb. 10. Stundenverkehr der Strecke Altona—Blankenese (Festtagsverkehr).

Generated on 2019-07-31 14:11 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN



Richtung Friedrichstraße—Börse. August 1892.

Richtung Börse—Friedrichstraße. August 1892.

Abb. 11 und 12. Stundenverkehr der Berliner Stadtbahn (Festtagsverkehr).

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:11 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

zuführen, daß mancher in dieser Zeit die Hochbahn benutzt, in den übrigen Monaten aber die Straßenbahn. An Tagen starken Frostes steigt die Benutzung der Hochbahn in auffälliger Weise. Das Zurückbleiben des Februar gegen den Januar erklärt sich durch die geringere Zahl der Tage.

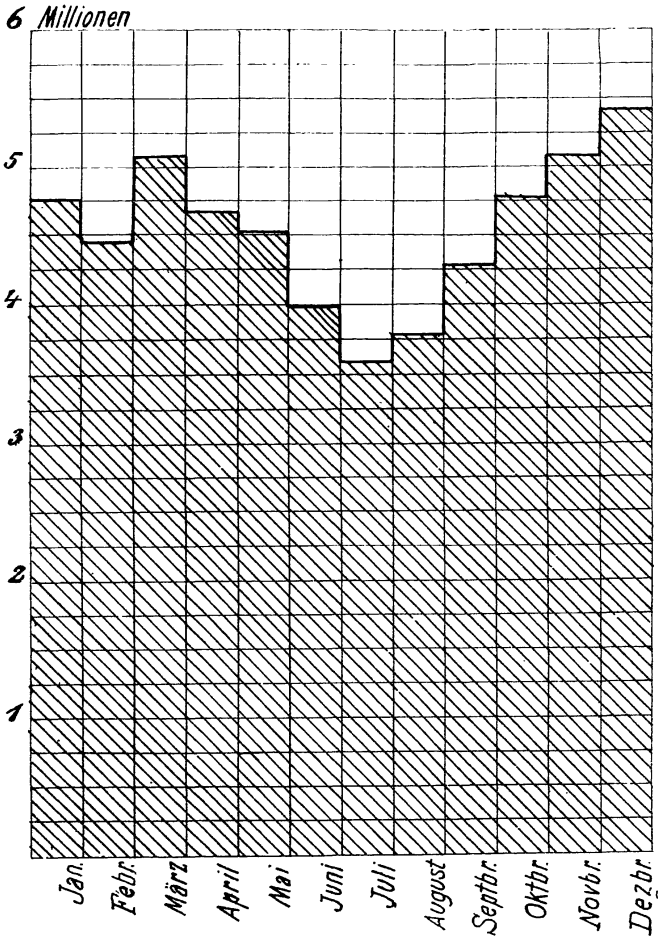


Abb. 13. Monatsverkehr der Berliner Hochbahn (1909).

Der Verkehr des Winterhalbjahres beträgt 53, der des Sommerhalbjahres 47 % des Gesamtverkehrs. Der Tiefstand des Sommers macht sich auf dieser Bahnlinie besonders fühlbar, weil sie dem Arbeiterverkehr nur in geringem Maße dient. Auf der Berliner Stadtbahn, wo der Arbeiterverkehr überwiegt, ist, wie aus Abb. 14 (s. S. 629) zu ersehen, ein Zurückbleiben der Monate Juli, August und September gegen den Juni und Oktober ebenfalls bemerkbar, aber nicht so ausgeprägt wie bei der Hochbahn. Auch trägt der sommerliche Ausflugsverkehr, dem die Hochbahn nur in geringem Maße dient, dazu bei, die durch den Einfluß des Sommerurlaubs ent-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:11 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

stehende Lücke auszufüllen. Der Verkehr des Winterhalbjahrs beträgt 47, der des Sommerhalbjahrs 53 % des Gesamtverkehrs.

Im Berliner Vorortverkehr überwog im Jahre 1892 der Sommerverkehr bedeutend den Winterverkehr, er betrug etwa 66 % des Gesamtjahres-

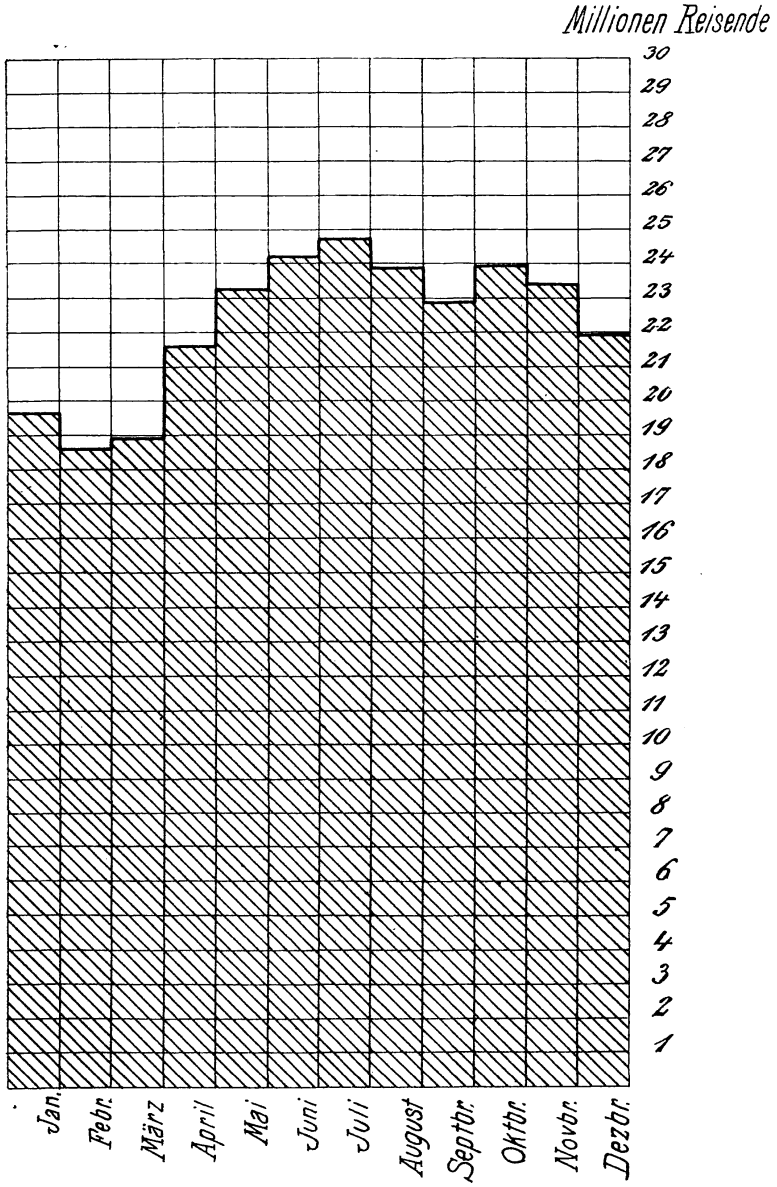


Abb. 14. Monatsverkehr der Berliner Stadtbahn (1892).

verkehrs. Dies erklärt sich dadurch, daß damals die Berliner Vororte noch schwach besiedelt waren, und so viele Berliner nur im Sommer draußen, im Winter aber in der Stadt wohnten. Auch hatte damals der Ausflugsverkehr noch eine größere Bedeutung für den Gesamtverkehr.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:11 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

E. Örtliche Verkehrszusammensetzung; Reiselänge; Reisedauer; das Reisegesetz von Lill.

1. Allgemeine Betrachtungen über die örtliche Verkehrsverteilung.

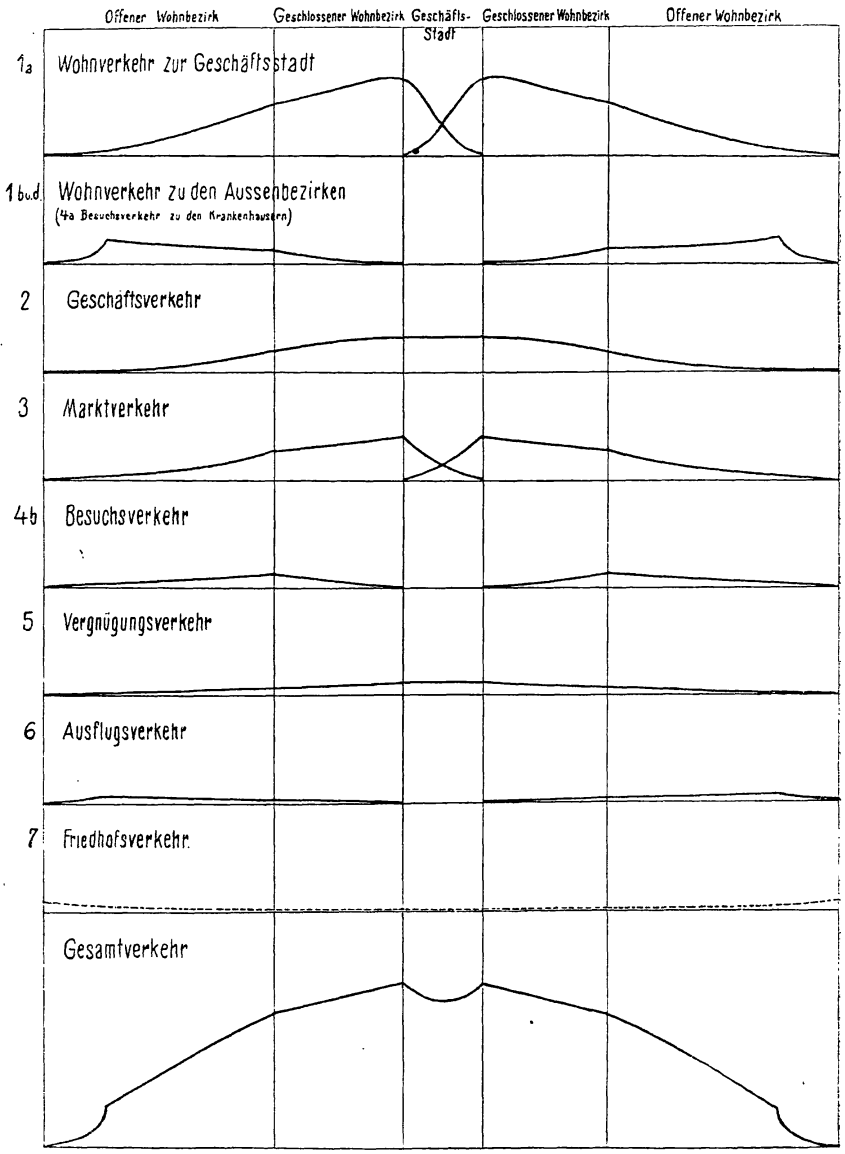


Abb. 15. Schema der örtlichen Verkehrszusammensetzung (Werktagsverkehr).

Wir wollen unseren Betrachtungen eine Durchmesserlinie zugrunde legen, die von einer Grenze des gesamten Stadtgebiets bis zur anderen führt und auf ihrem Wege alle Teile der Stadt schneidet. — Abbildung 15 und 16 (s. oben).

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:11 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

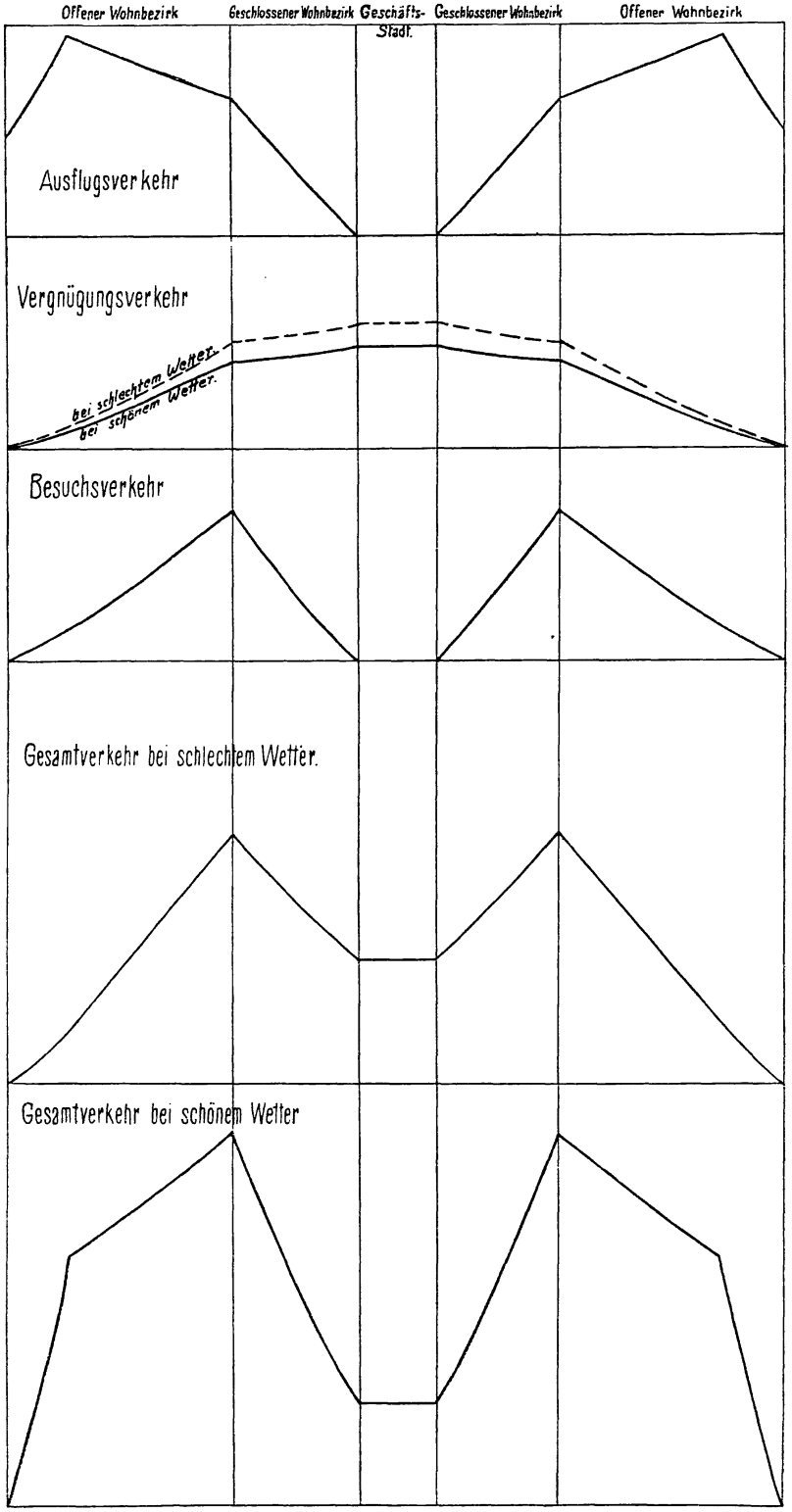


Abb. 16. Schema der örtlichen Verkehrszusammensetzung (Festtagsverkehr).

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:11 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

a) Werktagsverkehr.

α) Der Wohnverkehr der Innenstadt.

Der Wohnverkehr ist am äußersten Endpunkt der Bahn schwach. Er nimmt nach dem Mittelpunkt gerichtet zu und erreicht seinen Höchstwert innerhalb der geschlossenen Wohnstadt, und zwar gewöhnlich an der Stelle, wo die Geschäftsstadt beginnt. An dieser Stelle ist ein Hauptverteilungspunkt des Verkehrs. Der Wohnverkehr wird nur wenig über den geometrischen Mittelpunkt der Stadt hinauslaufen, weil die in der Geschäftsstadt Tätigen meist auf der Seite ihre Wohnungen suchen werden, wo sie den kürzesten Weg ins Wohngebiet haben.

β) Der Wohnverkehr der Außenbezirke.

Befinden sich in den Außenbezirken Bildungsstätten oder Fabriken, so kommt ein zweiter Wohnverkehr dazu, der, am äußersten Rande der Geschäftsstadt beginnend, nach außen bis zum Zielpunkt zu — und außerhalb desselben sehr schnell abnimmt.

γ) Der Geschäftsverkehr.

Der Geschäftsverkehr verteilt sich annähernd gleichmäßig über die Innenstadt und nimmt von dort nach außen ziemlich schnell ab.

δ) Der Marktverkehr.

Die Linie des Marktverkehrs ähnelt der des Wohnverkehrs, nur mit schwächeren Ordinaten.

ε) Der Besuchsverkehr.

Der Besuchsverkehr ist nur im Wohngebiet zu bemerken und von keiner großen Bedeutung. Die Linie des Besuchsverkehrs zu den Krankenhäusern ähnelt der unter β) genannten Linie.

ζ) Der Vergnügungsverkehr.

Der Vergnügungsverkehr verteilt sich über das Gebiet der Innenstadt und der geschlossenen Bauweise annähernd gleichmäßig und ist außerhalb dieses Gebietes sehr schwach.

η) Der Ausflugsverkehr.

Der Ausflugsverkehr, der seinen Ursprung hauptsächlich im Gebiet der geschlossenen Bauweise hat, erstreckt sich ziemlich gleichmäßig in das Gebiet der offenen Bauweise und des Ausflugsgebietes, wo er nach außen allmählich abnimmt.

ϑ) Der Friedhofsverkehr.

Der Friedhofsverkehr steigt von innen bis zu dem am Endpunkt der Linie angenommenen Friedhofe an.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:12 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

In Abb. 15 (s. S. 630) sind die verschiedenen Verkehrsarten einzeln aufgetragen und ihre Ordinaten am Schluß addiert, so daß man daraus ein Bild der gesamten örtlichen Verkehrsverteilung erhält. Dieses Bild wechselt je nach dem Vorhandensein und der Lage von Bildungsstätten, Fabrikgeländen, Krankenhäusern, Ausflugszielen und Friedhöfen. Wird die Geschäftsstadt von der Bahnlinie nicht geschnitten, sondern an einem Punkte berührt, so muß man sich aus dem Bild der örtlichen Verkehrsverteilung den mittleren Streifen, der den Verkehr innerhalb der Geschäftsstadt darstellt, weggeschnitten denken.

b) Festtagsverkehr.

Ein ganz abweichendes Bild zeigt der Festtagsverkehr. Er setzt sich nach Abb. 16 (s. S. 631) aus dem Ausflugs-, Vergnügungs- und Besuchsverkehr zusammen. An regnerischen Tagen fällt der Ausflugsverkehr fort, dagegen ist der Vergnügungsverkehr etwas stärker, sodaß das Bild je nach der Witterung ein verschiedenes ist. Bemerkenswert ist, daß der Verkehrschwerpunkt der Halbmesserlinie an den Festtagen und namentlich bei schönem Wetter an ganz anderer Stelle liegt, als an den Werktagen. Fehlen einer Bahn die Außenlinien mit Ausflugszielen, so entfällt auch der Einfluß des Ausflugsverkehrs und dadurch der Grund zu der großen Abweichung der festtäglichen Verkehrslinie von der werktäglichen. Auf der Berliner Hoch- und Untergrundbahn z. B. ist der Festtagsverkehr in seinem Gesamtumfange dem Werktagsverkehr etwa gleich, wenn auch seine Verteilung auf die einzelnen Streckenabschnitte ein etwas anderer ist.

2. Beispiele für die örtliche Verkehrsverteilung.

Abbildung 17 (Tafel III) zeigt die örtliche Verkehrsverteilung auf der Berliner Stadtbahn an einem Werktage des Jahres 1902 (aufgetragen nach Ermittlungen des Herrn Regierungsrats Kemmann). In diese Darstellung ist nur der innere Verkehr der Stadtbahn aufgenommen worden, der Verkehr zwischen den Stadtbahnstationen einerseits und den Stationen der Ringbahn und der Vorortstrecken andererseits ist nicht berücksichtigt worden. Die Ermittlungen konnten sich nur auf die an den Ausgängen der Bahnsteige abgenommenen Einzelkarten beziehen, so daß das Bild kein genau richtiges ist.

Abbildung 18 (Tafel III) zeigt die örtliche Verkehrsverteilung auf der Hoch- und Untergrundbahn vor Eröffnung der Spittelmarktlinie. Das Gleisdreieck ist aufgeschnitten und nach den Dreieckseiten Bülowstraße—Potsdamer Platz und Potsdamer Platz—Möckernbrücke ausgebreitet gedacht. Diese Darstellung entspricht auch am meisten der Verkehrsleitung, indem damals der größte Teil der Ost-West-Züge über die Station Potsdamer Platz

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:12 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

geleitet wurde und nur in den Hauptverkehrsstunden einige Züge ohne Berührung der Station Potsdamer Platz von Ost nach West und umgekehrt durchgeführt wurden. Besonders auffallend ist der erheblich größere Verkehr der Weststrecke gegenüber dem der Oststrecke.

Ein Vergleich der Abbildungen 17 und 19 (Tafel III) zeigt die große Übereinstimmung der Verteilung des Verkehrs auf den beiden Berliner Stadtbahnlinien auf der Strecke vom Zoologischen Garten bis zur Warschauer Straße, Warschauer Brücke), und zwar das typische Bild einer Bahnlinie, die die Geschäftsstadt in einem Punkte berührt. Die Berührungspunkte sind die Stationen Friedrichstraße und Potsdamer Platz.

Abbildung 19 (Tafel III) zeigt die Verkehrsverteilung auf der Berliner Hoch- und Untergrundbahn nach Eröffnung der Stadtstrecke Leipziger Platz—Spittelmarkt. Bei ihr ist ein Unterschied gemacht zwischen dem über das Gleisdreieck geführten Verkehr und dem örtlichen Verkehr der 3 Zweigstrecken. Die Darstellung ist in mehrfacher Hinsicht bemerkenswert. Sie zeigt, daß über das Gleisdreieck zwei annähernd gleich große Verkehrsströme gehen, der Verkehr vom Westen zur Stadt und der vom Westen zum Osten. Der Verkehr vom Osten zur Stadt bleibt dahinter weit zurück. Bemerkenswert ist ferner der geringe Verkehr der beiden westlichen Zweigstrecken (Bismarckstraße—Wilhelmsplatz und Bismarckstraße –Reichskanzlerplatz). Hier spielt der geringe Anbau des neuerschlossenen Gebietes eine Rolle. Auch der Eigenverkehr der Stadtstrecke Leipziger Platz—Spittelmarkt ist noch recht schwach. Man sieht, daß sich hier der Geschäftsverkehr dem neuen Verkehrsmittel noch nicht recht zugewandt hat. Dies liegt vor allem an der geringen Länge der Linie und wird sich mit ihrer Verlängerung nach Nordosten ändern. Dagegen ist der Eigenverkehr der Oststrecke auffallend groß. Hier macht also der Geschäftsverkehr des industriereichen Viertels von dem schnellen Beförderungsmittel ausgiebigen Gebrauch.

Abbildung 20 (Tafel III) zeigt die örtliche Verkehrsverteilung auf der Wannseebahn. Hier bietet sich das charakteristische Bild der Vorortstrecke, wie es sich auch in dem in Abbildung 21 (Tafel III) dargestellten Bilde des gesamten Berliner Vorortverkehrs ausprägt.

3. Die Reiselänge.

Die Reiselänge in einer Stadt ist der Durchschnitt der Längen sämtlicher in ihr zurückgelegter Wege. Ein Teil dieser Wege, nämlich die kürzesten, wird zu Fuß zurückgelegt; die längeren Wege zerfallen in einen mittleren Teil, bei dem ein Beförderungsmittel benutzt wird, und die beiden Endstrecken, die zu Fuß zurückgelegt werden. Dieser mittlere Teil der Reise, den wir Fahrtlänge nennen wollen, ist für uns von Bedeutung.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:12 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Auf die verschiedenen Beförderungsmittel einer Stadt verteilt sich der Verkehr in der Regel so, daß den Straßenverkehrsmitteln die kürzeren, der Stadtbahn die längeren Reisen zufallen. Dies kommt daher, daß bei den kürzeren Reisen eine Zeitersparnis mit der Benutzung der Stadtbahnen nicht verbunden ist, der Vorteil der größeren Reisegeschwindigkeit auf der Bahn vielmehr durch die Benutzung der Treppen beim Ab- und Zugang und das Warten auf den Zug verloren geht, während bei längeren Reisen bei Benutzung der Stadtbahn eine erhebliche Abkürzung der Reisezeit gegenüber den Straßenverkehrsmitteln eintritt.

Im allgemeinen wird der Durchschnitt der Fahrtlängen im Ausflugsverkehr am größten sein, da sich dieser Verkehr hauptsächlich in dem weiträumigen Vorortgebiet abspielt; am geringsten wird er im Geschäftsverkehr sein, da sich dieser hauptsächlich auf die Innenstadt und den geschlossenen Wohnbezirk beschränkt. Dazwischen liegen die Entfernungen im Wohnverkehr.

Die Fahrtlänge im Wohnverkehr läßt sich am leichtesten bestimmen. Aus den Ergebnissen der Volkszählung 1900 konnte [18]) festgestellt werden, daß die mittlere Länge der Reisen im Wohnverkehr in Hamburg (ohne Vororte, also nicht in Groß-Hamburg) 3,75 km betrug; für Groß-Hamburg wäre sie etwas höher anzunehmen.

Gehen wir von den Größen der Flächen unserer idealen Stadtanlage aus, und nehmen den Schwerpunkt des geschlossenen Wohnbezirks in 3,7 km, den des zusammenhängenden offenen Wohnbezirks in 8,0 km, den der Vororte in 15,0 km Entfernung vom geometrischen Mittelpunkt der Stadt an, und nehmen ferner an, daß 10 % der Bewohner des offenen Gebiets in den Vororten angesiedelt sind, so ergibt sich die mittlere Fahrtlänge des Wohnverkehrs zu

$$\frac{57{,}5 \,.\, 0{,}5 \,.\, 4 \,.\, 3{,}4 + 42{,}5 \,.\, 0{,}92 \,.\, 7{,}0 + 42{,}5 \,.\, 0{,}1 \,.\, 2 \,.\, 13{,}0}{57{,}5 \,.\, 0{,}5 \,.\, 4 + 42{,}5 \,.\, 2} = 5{,}3 \text{ km}.$$

Die mittlere Reiselänge im Geschäftsverkehr ist, wie gesagt, geringer als im Wohnverkehr. Für Hamburg konnte im Jahre 1900 die mittlere Reiselänge im Geschäftsverkehr zu 2,5 km geschätzt werden. Erfahrungsgemäß benutzt der Geschäftsverkehr die Stadtbahn auf Entfernungen von 1,5 km an. Für unsere ideale Stadt können wir die Fahrtlänge im Geschäftsverkehr vielleicht zu 4,0 km annehmen.

Bei begrenzten Bahnstrecken ist die mittlere Fahrtlänge natürlich in gewissem Umfange auch von der Bahnlänge abhängig, namentlich dann, wenn der Reisende gezwungen ist, noch ein zweites Verkehrsmittel zu be-

[18]) Schimpff, Hamburg und sein Ortsverkehr, Seite 7.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:12 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

nutzen; daher ist es nicht gleichgültig, ob etwa die Bahn, wie die Wannseebahn, am Rande der Geschäftsstadt endigt, oder als Durchmesserlinie durch sie hindurchführt.

Auf der Strecke Blankenese—Klostertor ergab sich eine mittlere Fahrtlänge im Jahre 1901 von 5,9 km. — Auf der Berliner Hoch- und Untergrundbahn betrug im Jahre 1902 bei einer Streckenlänge von 8,7 km (Warschauer Brücke—Zoologischer Garten) die mittlere Fahrtlänge 3,6 km; jetzt ist sie bei einer größten Fahrtmöglichkeit von 13,0 km (Warschauer Brücke—Reichskanzlerplatz) auf 4,1 km gestiegen. Diese Zahl bezieht sich auf den Werktagsverkehr. Sie ist in den einzelnen Monaten nicht gleich; im Februar 1911 betrug sie beispielsweise 4 048 m, im Oktober 1911 4 170 m. An den Festtagen ist sie größer und betrug im Februar 1911 4 340 m. Im inneren Verkehr der Berliner Stadtbahn wurde die Fahrtlänge (Werktags) zu 5,3 km ermittelt; hierbei ist nur der Verkehr auf Einzelkarten berücksichtigt, der in der Hauptsache Geschäftsverkehr ist. Eine Beobachtung des Wohnverkehrs würde größere Fahrtlängen ergeben; seine Beobachtung wird aber dadurch erschwert, daß die Reisenden Zeitkarten besitzen und man einer Zeitkarte, die auf eine ganze Reihe von Stationsbeziehungen lautet, bei der Prüfung an der Ausgangssperre nicht ansehen kann, auf welcher Strecke sie benutzt worden ist.

Zahlentafel 9.

Mittlere Fahrtlänge in der idealen Stadt.

	Zahl der Fahrten Millionen	Mittlere Fahrtlänge km	Personenkilometer Millionen
1. Wohnverkehr:			
a) Verkehr zur Geschäftsstadt . . .	300,0	5,3	1 590,0
b) Verkehr zum Industriegebiet . .	43,6	9,0	392,4
c) Verkehr zu den Viehhöfen . . .	2,3	9,9	22,8
d) Verkehr zu den Bildungsstätten .	6,8	9,9	67,3
2. Geschäftsverkehr	103,0	4,0	412,0
3. Marktverkehr	116,0	5,3	614,8
4. Besuchsverkehr:			
a) Besuch der Krankenhäuser . . .	31,0	5,7	176,7
b) Sonstiger Verkehr	66,0	3,6	237,6
5. Vergnügungsverkehr	66,0	4,0	264,0
6. Ausflugsverkehr	108,0	10,0	1 080,0
7. Friedhofsverkehr	6,0	9,1	54,6
	rd. 860,0	—	4 912,2

Mittlere Fahrtlänge 4 912,2/860 = 5,71 km.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:12 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Angestellte Beobachtungen auf der Berliner Stadt- und Ringbahn ergaben eine mittlere Fahrtlänge von 6,1 km. Wenn auch der Umfang dieser Beobachtungen (38) nicht genügt, um die Zahl als einwandsfrei zu betrachten, so gibt sie doch einen Anhalt für die wirkliche Fahrtlänge. — Auf der Wannseebahn (18,5 km Streckenlänge) ergibt sich aus Abb. 20 (Tafel III) die mittlere Fahrtlänge zu 8,4 km. Sie ist hier natürlich höher, weil sich einer solchen Vorortlinie nur ein geringer Geschäftsverkehr zuwendet. Auf Zahlentafel 9 ist versucht worden, die mittlere Fahrtlänge für unsere ideale Stadt zu schätzen; es ergibt sich ein Wert von 5,71 km.

4. Das Reisegesetz von Lill.

Lill [19]) hat mit Hilfe der Wahrscheinlichkeitsrechnung ein Gesetz gefunden, nach dem sich die Zahl und Länge der Reisen der Einwohner eines Ortes bestimmt und das er das Reisegesetz nennt. Dieses Gesetz drückt sich in der Formel $x\,y = \text{Const.}$ aus, worin x die Länge der Reisen in Kilometern und y die Zahl der Reisenden bedeutet, welche auf einer Strecke x die Bahn benutzen. Dies ist die Gleichung einer gleichseitigen Hyperbel mit den Asymptoten als Koordinatenachsen. Das Produkt $x \cdot y = M$ nennt Lill den Reisewert des Ortes. Als Reise ist auch hier der gesamte Weg vom Ausgangspunkt zum Ziel bezeichnet. Wenn man die zu Fuß zurückgelegten Anfangs- und Endstrecken vernachlässigt, so läßt sich das Reisegesetz unter gewissen Einschränkungen auch auf die Fahrtlängen auf allen Beförderungsmitteln anwenden. Es ist aber nun auch möglich, dies Reisegesetz auf ein bestimmtes Beförderungsmittel und auf eine bestimmte Bahnlinie anzuwenden, wobei man sich vergegenwärtigen muß, daß es nur innerhalb derjenigen Fahrtlänge Gültigkeit haben kann, auf der das Beförderungsmittel ein Monopol besitzt, also alle längeren Reisen ihm zufallen. Natürlich kann nur ein staffelförmiges Anschmiegen an die Kurve erwartet werden, da ja nicht alle Punkte der Bahnlinie Haltestellen sind und Gelegenheit zum Antritt oder zur Beendigung einer Fahrt bieten.

Es liegt nahe, die Anwendungsfähigkeit dieses Reisegesetzes auf den Verkehr von Stadt- und Vorortlinien zu prüfen. Zunächst möge eine Vorortstrecke untersucht werden, auf der, wie wir wissen, im Gesamtverkehr der Wohnverkehr stark überwiegt. Hier kann man den geringen Verkehr der einzelnen Vorortstationen untereinander vernachlässigen und annehmen, daß sämtliche Fahrten auf der Endstation im Stadtinnern beginnen oder enden. Das Reisegesetz muß dann auf die örtliche Verteilung des Verkehrs anwendbar sein; es ist offenbar gleichgültig, ob der eigentliche Ur-

---

[19]) Lill, Das Reisegesetz und seine Anwendungen auf den Eisenbahnverkehr. Wien 1891.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:12 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

sprung der Reise, d. h. der Wohnort des Reisenden in der Stadt oder im Vorort zu suchen ist, da in dem Gesetz von der Anziehungskraft zwischen der Stadt und den außerhalb gelegenen Orten ausgegangen ist und die Anziehung des Vororts auf die Stadt natürlich gleich der Anziehung der Stadt auf den Vorort sein muß.

In Abbildung 22 (Tafel III) und in Zahlentafel 10 ist versucht worden, das Reisegesetz auf die örtliche Verkehrsverteilung der Wannseebahn anzuwenden, wobei als Endstation und Koordinatenanfang an Stelle der beiden Stationen Wannseebahnhof und Groß-Görschenstraße ein Punkt in 0,6 km Entfernung vom Wannseebahnhof (entsprechend dem gegenseitigen Verkehrsverhältnis dieser beiden Stationen) angenommen ist. Es ergibt sich, daß die Kurve des Verkehrs nur bis zur Station Zehlendorf (Wannseebahn) als eine gleichmäßige in Anspruch genommen werden kann (für diese Strecke ist der Reisewert M = 120 580), während die weiter außerhalb gelegenen Stationen: Zehlendorf—Beerenstraße, Schlachtensee, Nikolassee und Wannsee erheblich gegen die theoretische Kurve zurückbleiben. Dies mag seine Erklärung in dem geringen Alter dieser Landhausbezirke, zum Teil in den dort vorhandenen starken örtlichen Baubeschränkungen finden. Für Nikolassee und Wannsee kommt auch noch in Betracht, daß sie außerdem durch die Grunewaldbahn mit Berlin verbunden sind.

Zahlentafel 10.

Ermittlung des Reisewertes M der Strecke Berlin—Zehlendorf.

Strecke	Entfernung x km	Zahl der Reisenden in einer Fahrtrichtung y	M = x . y	im Mittel
Berlin—Wannsee	17,9	2 700	48 330	
Berlin—Nikolassee	16,5	3 400	56 100	
Berlin—Schlachtensee	14,8	4 500	66 600	
Berlin—Zehlendorf Beerenstraße	13,3	6 100	81 130	
Berlin—Zehlendorf, Wannseebahn	11,3	8 900	150 570	
Berlin—Gr.-Lichterfelde-West .	8,5	13 200	112 200	
Berlin—Botanischer Garten . .	7,5	14 300	107 250	120 580
Berlin—Steglitz	6,2	23 000	142 600	
Berlin—Friedenau	4,2	33 400	140 280	

Wenden wir uns nun den Stadtbahnen zu, auf denen nicht der Wohnverkehr, sondern der Geschäftsverkehr überwiegt. Abb. 23 (s. S. 639) und Zahlentafel 11 zeigen den inneren Stadtbahnverkehr der Station Friedrichstraße,

(Fortsetzung des Textes s. S. 640.)

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:12 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Zahlentafel 11.

Ermittlung des Reisewertes M der Station Friedrichstraße der Berliner Stadtbahn.

(Innerer Stadtbahnverkehr auf Einzelkarten.)

Strecke	Entfernung x km	Zahl der Reisenden in einer Fahrtrichtung y	M = x . y	im Mittel
Friedrichstraße—Charlottenburg .	7,3	270	1 971	
Friedrichstraße—Savignyplatz . .	6,1	1 760	10 736	
Friedrichstraße—Zoologischer Garten und Friedrichstraße—Warschauer Straße	5,0	3 460	17 300	
Friedrichstraße—Tiergarten . . .	4,2	4 060	17 012	
Friedrichstraße—Schlesischer Bahnhof	4,0	4 890	19 560	17 602
Friedrichstraße—Bellevue	3,1	5 980	18 538	
Friedrichstraße—Jannowitzbrücke	2,8	6 660	18 648	
Friedrichstraße—Alexanderplatz .	1,8	8 080	14 554	
Friedrichstraße—Lehrter Bahnhof	1,4	8 400	11 760	
Friedrichstraße—Börse	1,1	8 910	9 801	

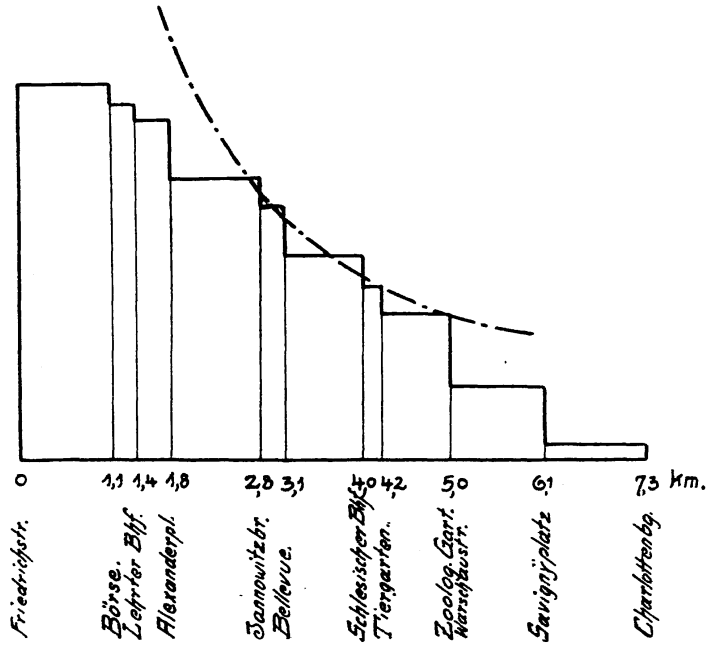


Abb. 23. Anwendung des Reisegesetzes auf den Verkehr der Station Friedrichstraße der Berliner Stadtbahn.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:12 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

und zwar nur den Verkehr auf Einzelkarten, also im wesentlichen den Geschäftsverkehr. Der Verkehr der Station nach beiden Richtungen ist übereinander aufgetragen. Bei Betrachtung der Werte M muß man die beiden zunächst gelegenen Stationen Börse und Lehrter Bahnhof ausscheiden, weil hier der Wettbewerb des Fußgängers und der Straßenverkehrsmittel zu stark ist. Von den Stationen Alexanderplatz bis Warschauer Straße und Bellevue

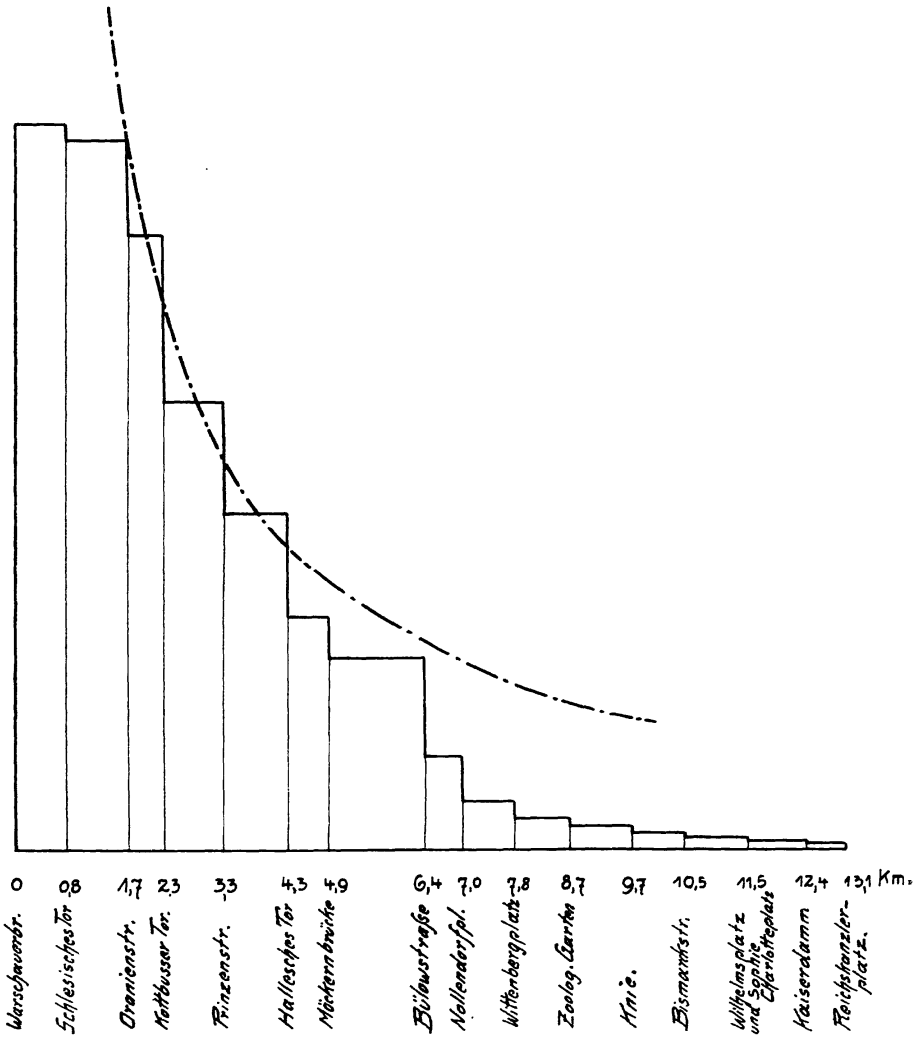


Abb. 24. Anwendung des Reisegesetzes auf den Verkehr der Station Warschauer Brücke der Berliner Hoch- und Untergrundbahn.

bis Zoologischer Garten zeigen die Werte M eine gute Übereinstimmung. Die Stationen Savignyplatz und Charlottenburg müssen ausscheiden, weil auf der anderen Seite der Verkehr nur bis zur Warschauer Straße gezählt ist.

Abb. 24 (s. oben) und Zahlentafel 12 zeigen den von der Station Warschauer Brücke, dem östlichen Endpunkt der Berliner Hoch- und Unter-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:12 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

grundbahn, ausgehenden Verkehr. Bei Betrachtung der Werte M muß zunächst die Station Schlesisches Tor wegen ihrer Nähe ausscheiden. Für die Stationen Oranienstraße bis Bülowstraße (Leipziger Platz) ist der Wert M annähernd konstant. Hinter der Bülowstraße nimmt der Wert M nach außen stark ab; es kann uns dies nicht überraschen, wenn wir bedenken, daß auf der Oststrecke der Bahn der Geschäftsverkehr vorherrscht und hinter der Bülowstraße reine Wohngebiete beginnen.

Zahlentafel 12.

Ermittlung des Reisewertes M der Station Warschauer Brücke der Berliner Hoch- und Untergrundbahn.

Strecke	Entfernung x km	Zahl der Reisenden in einer Fahrtrichtung y	M = x . y	im Mittel
Warschauer Brücke—Reichskanzlerplatz	13,0	83	1 079	
Warschauer Brücke—Kaiserdamm	12,3	139	1 710	
Warschauer Brücke—Sophie-Charlottenplatz (Wilhelmsplatz)	11,5	851	9 787	
Warschauer Brücke—Bismarckstraße.	10,4	1 150	11 960	
Warschauer Brücke—Knie . . .	9,6	1 495	14 352	
Warschauer Brücke—Zoologischer Garten	8,7	2 660	23 142	
Warschauer Brücke—Wittenbergplatz	7,8	3 924	30 607	
Warschauer Brücke—Nollendorfplatz + ½ Leipziger Platz. .	7,0	8 340	58 380	
Warschauer Brücke—Bülowstraße + ½ Leipziger Platz .	6,3	17 275	108 833	
Warschauer Brücke—Möckernbrücke	4,8	21 317	102 322	
Warschauer Brücke—Hallesches Tor	4,3	31 495	135 429	
Warschauer Brücke — Prinzenstraße.	3,2	42 254	135 213	121 898
Warschauer Brücke — Kottbuser Tor	2,3	58 496	134 541	
Warschauer Brücke—Oranienstraße.	1,7	67 665	115 031	
Warschauer Brücke — Schlesisches Tor	0,8	69 190	55 352	

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:12 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Abb. 25 (s. unten) und Zahlentafel 13 stellen den inneren Stadtbahnverkehr der Station Warschauer Straße dar, und zwar nur den Verkehr auf Einzelkarten (Geschäftsverkehr). Scheidet man wieder die zunächstgelegene Station Schlesischer Bahnhof aus, so zeigen die Werte M für die Stationen Jannowitzbrücke bis Friedrichstraße eine gute Übereinstimmung. Außerhalb der Station Friedrichstraße sind die Werte erheblich geringer, stimmen aber unter sich auch wieder überein. Das Verkehrsbild der Stadtbahnstation Warschauer Straße ist also dem der unmittelbar benachbarten Hochbahnstation Warschauer Brücke durchaus ähnlich. Es ist ohne weiteres

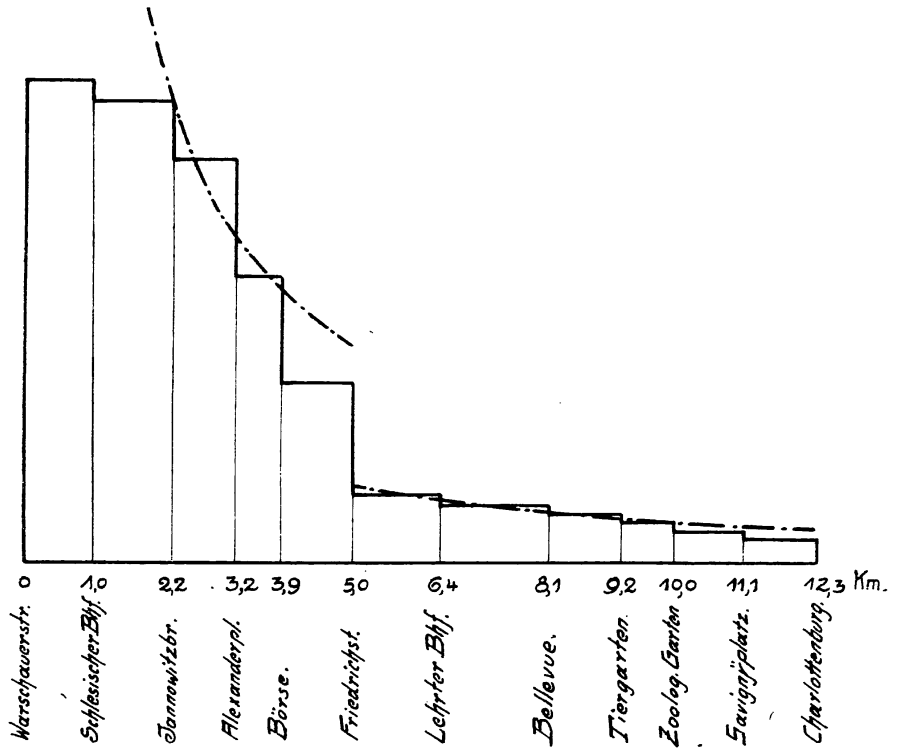


Abb. 25. Anwendung des Reisegesetzes auf den Verkehr der Station Warschauer Straße der Berliner Stadtbahn.

einleuchtend, daß der Geschäftsverkehr zwischen dem Industriegebiet der Warschauer Straße und der Geschäftsstadt, die am Bahnhof Friedrichstraße ihr Ende erreicht, erheblich größer sein muß, als der Verkehr nach und von dem Wohngebiet der Stadtteile Moabit und Charlottenburg (Stationen Lehrter Bahnhof bis Charlottenburg). Es zeigt sich also aus diesen beiden Kurven deutlich, daß die im Reisegesetz sich ausdrückende Stetigkeit des Verkehrs an den Stellen eine Unterbrechung erleidet, wo der Charakter der Besiedlung und damit auch die Art des auf der Bahn vorherrschenden Verkehrs wechselt, daß das Reisegesetz also nur für ein einheitliches Verkehrsgebiet Anwendung finden kann.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:12 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Zahlentafel 13.

Ermittlung des Reisewertes M der Station Warschauer Straße der Berliner Stadtbahn.

(Innerer Stadtbahnverkehr auf Einzelkarten.)

Strecke	Entfernung x km	Zahl der Reisenden in einer Fahrtrichtung y	M = x . y	im Mittel
Warschauer Straße—Charlottenburg	12,3	60	738	
Warschauer Straße—Savignyplatz	11,1	70	777	
Warschauer Straße—Zoologischer Garten	10,0	100	1 000	963
Warschauer Straße—Tiergarten	9,2	120	1 104	
Warschauer Straße—Bellevue	8,1	140	1 134	
Warschauer Straße—Lehrter Bahnhof	6,4	160	1 024	
Warschauer Straße—Friedrichstraße	5,0	430	2 150	
Warschauer Straße—Börse	3,9	680	2 652	
Warschauer Straße—Alexanderplatz	3,2	960	3 072	2 573
Warschauer Straße—Jannowitzbrücke	2,2	1 100	2 420	
Warschauer Straße—Schlesischer Bahnhof	1,0	1 150	1 150	

Aus der Anwendung des Reisegesetzes auf die Verteilung des Verkehrs ergibt sich, daß die Linien der Abb. 15 und 16 (s. S. 630/631) im Vorortgebiet, wo die Bahn das Monopol hat, theoretisch Hyperbelstücken gleichen müssen.

(Fortsetzung folgt.)

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:12 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Eine Krisis in dem gewerblichen Einigungs- und Schiedsgerichtsverfahren der englischen Eisenbahnen.

Von **K. Röhling.**

I. Das Abkommen von 1907 und die Gewerkschaften.

Sieben Jahre sollte das Railway Conciliation and Arbitration Scheme vom 6. November 1907 (s. Archiv 1908 S. 1110) den gewerblichen Frieden auf den englischen Eisenbahnen verbürgen, der damals durch die Ausstandsdrohungen der Amalgamated Society of Railway Servants ernstlich gefährdet war (s. a. a. O. S. 1065). Kaum aber war das durch Vermittlung des Handelsamts zwischen fast allen englischen Eisenbahngesellschaften und den drei wichtigsten Eisenbahnergewerkschaften [1]) zunächst auf sieben Jahre abgeschlossene Abkommen in Kraft getreten, so wurde es zu einer Quelle neuen Unfriedens unter dem Personal. Das ist auf den ersten Blick schwer zu verstehen, da das Abkommen dem Personal das Recht einräumt, in paritätischen Einigungsausschüssen an der Festsetzung der Löhne und Arbeitszeiten der einzelnen Dienstklassen entscheidend mitzuwirken. Überdies haben sich die Gesellschaften sogar dem schiedsrichterlichen Verfahren unterworfen, wenn sie sich mit den Vertretern des Personals in den Einigungsausschüssen erster und zweiter Instanz über die streitigen Arbeits-

[1]) Amalgamated Society of Railway Servants (abgekürzt A. S. R. S.); nimmt Eisenbahner aller Klassen, vom Lokomotivführer abwärts, auf.

Associated Society of Locomotive Engineers and Firemen (abgekürzt A. S. L. E. F.); nimmt nur Lokomotivpersonal und Lokomotivputzer — aus denen das Lokomotivpersonal hervorzugehen pflegt — auf.

General Railway Workers' Union (abgekürzt G. R. W. U.); nimmt Eisenbahnarbeiter aller Art, mit Ausnahme der Werkstättenhandwerker, auf.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:13 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

bedingungen nicht verständigen können, oder wenn sie sich hinterher weigern, einen Einigungsbeschluß auszuführen. Das Abkommen beschränkt also in einschneidender Weise das Recht der Gesellschaften zur Festsetzung der Arbeitsbedingungen ihres Personals und gewährt den Eisenbahnern in vollem Umfang die Möglichkeit, vernünftige Lohn- usw. Forderungen im geordneten Verfahren durchzusetzen.

Der Zweck des Abkommens wäre wohl auch ohne sonderliche Störungen des Friedens erreicht worden, wenn nicht die Gewerkschaften der Eisenbahner — voran die wichtigste unter ihnen, die A. S. R. S. — das Personal zu übertriebenen Forderungen verführt und dadurch das Abkommen auf eine zu starke Belastungsprobe gestellt hätten. Ihr Einfluß reichte hierzu aus, weil sie — obwohl nur etwa ein Viertel des in den Einigungsausschüssen vertretenen Personals umfassend — dank ihrer Organisation und eifrigen Agitation über eine erdrückende Mehrheit [1]) in den Ausschüssen verfügen. Kein Wunder also, daß das „National All-Grades Programme" der A. S. R. S. (s. Archiv 1911 S. 685) und das im wesentlichen mit ihm übereinstimmende „National Programme" der A. S. L. E. F.[2]) fast überall in den Einigungsausschüssen von den Vertretern des Personals verfochten wurden. Wo das geschah, endeten die Verhandlungen mit einem Mißklang; denn die wichtigsten dieser programmatischen Forderungen drangen weder im Einigungs- noch im schiedsrichterlichen Verfahren durch, da ihre Erfüllung die finanzielle Leistungsfähigkeit der Gesellschaften bei weitem überstieg, und da sie zum Teil — wie die unterschiedslose Forderung des Achtstundenarbeitstages für das Betriebspersonal — auch geradezu unvernünftig waren. Wiewohl die Eisenbahner dem Abkommen bedeutende Verbesserungen der Arbeitsbedingungen verdanken[3]), war der Abstand zwischen dem Erstrebten

---

[1]) Bei den ersten Wahlen der Personalvertreter in den Einigungsausschüssen — im Jahre 1908 — errangen die Gewerkschaften von den 891 im Vereinigten Königreich vorhandenen Ausschußsitzen nicht weniger als 808, davon allein die A. S. R. S. 721 und die A. S. L. E. F. 45 Sitze. (Siehe Anhang IV [2] und VII des Protokolls der Königlichen Kommission zur Untersuchung des Abkommens von 1907; in der Folge kurz „Protokoll der Königlichen Kommission" genannt.) Bei den inzwischen erfolgten Neuwahlen hat sich jenes Verhältnis noch mehr zugunsten der Gewerkschaften verschoben.

[2]) Siehe Anhang VI des Protokolls der Königlichen Kommission. Das Programm ist am 8. Januar 1907 aufgestellt worden, offenbar unter dem Einfluß des im November 1906 entstandenen „National All-Grades Programme".

[3]) Welche Aufwendungen diese Verbesserungen der Arbeitsbedingungen den Gesellschaften insgesamt verursacht haben, ist nicht bekannt. Einzelne der von der Königlichen Kommission als Zeugen vernommenen Vertreter der Eisenbahngesellschaften haben Angaben hierüber gemacht; danach betragen

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:12 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

und Erreichten doch so groß, daß die im selbständigen Urteilen beschränkte Masse des Personals diese Verbesserungen kaum gelten ließ und mit wachsender Erbitterung auf das Abkommen blickte, das sie unter dem Einfluß der gewerkschaftlichen Agitation für die Mißerfolge der Gewerkschaftsprogramme verantwortlich machte. Neben dem durch übertriebene Forderungen verschuldeten Versagen des Verfahrens konnten die Gewerkschaftsführer allerdings mit dem Anscheine sachlicher Kritik auf die Umständlichkeit und Langwierigkeit des Verfahrens hinweisen — Mängel, die mehr oder minder jeder derartigen Einrichtung anhaften, die aber in den vielfältigen Arbeitsverhältnissen des Eisenbahnwesens besonders scharf hervortreten mußten. Ebenso konnten die Gegner des Abkommens einige formelle Unklarheiten und Unvollkommenheiten bemängeln, die in der Praxis allerlei Reibungen erzeugt hatten. Auf fruchtbaren Boden fiel schließlich die von gewerkschaftlicher Seite des öfteren aufgestellte, aber haltlose Beschuldigung, daß die Vertreter des Personals in den Einigungsausschüssen von den Gesellschaften „vergewaltigt" würden, sowie die Behauptung, daß sie als Untergebene der Gesellschaften die Forderungen des Personals nicht mit dem gehörigen Nachdruck zu vertreten wagten. Behauptungen, die offenbar unter dem Personal die Meinung verbreiten sollten, daß nur die Gewerkschaften imstande seien, die Arbeitsvertragsinteressen der Eisenbahner wirksam zu verfechten. Im Grunde genommen, waren es aber eigennützige Motive, die das Verhalten der Gewerkschaftsführer bestimmten. Denn durch das — von ihnen selbst anerkannte — Abkommen war die Erfüllung ihrer alten Forderung, von den Gesellschaften als die berechtigten Vertreter des Personals in allen Angelegenheiten des Arbeitsvertrages anerkannt zu werden, in weite Ferne gerückt. Obendrein waren die Gewerkschaftsbeamten von der persönlichen Betätigung im Einigungsverfahren ausgeschlossen. Zwar hatten sie Gelegenheit gefunden, vor den Schiedsrichtern — denen das Abkommen in der geschäftlichen Behandlung der Streitigkeiten freie Hand läßt — als Sachwalter des Personals aufzutreten. Eine wirksame Tätigkeit vermochten sie aber in diesem letzten Stadium des Verfahrens nicht zu entfalten, da sie sich den Weg zum Erfolg durch ihre übertriebenen Forderungen versperrt hatten. Unter diesen Umständen konnten sie nicht umhin, in dem Abkommen eine wachsende Gefahr für

---

die jährlichen Mehrausgaben bei der London and North Western Railway aus dem Schiedsspruch 70 000 £, bei der Great Western Railway „seit der Einführung des Abkommens durchschnittlich jährlich 13 500 £" (vordem im Durchschnitt der letzten 10 Jahre 12 000 £ jährlich), bei der Lancashire and Yorkshire Railway 37 785 £, bei der North British Railway 30 000 £, bei der Great Northern Railway 25 bis 30 000 £ und bei der unbedeutenden Cork, Bandon and South Coast Railway 800 £ = 5¾ % der gesamten Lohnausgabe.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:12 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

das Dogma zu erblicken, daß die Gewerkschaften für die einwandsfreie Regelung des Arbeitsvertragsverhältnisses der Eisenbahner unentbehrlich seien. Bürgerte sich das Abkommen in seiner gegenwärtigen Verfassung ein, dann mußten die Gewerkschaften allmählich zu bloßen Wohlfahrtseinrichtungen zusammenschrumpfen, deren Leistungen mit dem Gewerkschaftsbeitrag zu hoch bezahlt waren. Am letzten Ende handelte es sich also für die Gewerkschaften um eine Existenzfrage. Daß die A. S. R. S., die hier als die größte Gewerkschaft vornehmlich beteiligt ist, seit dem Bestehen des Abkommens tatsächlich eine ungesunde Entwicklung durchgemacht hat, geht aus folgenden Zahlen hervor:

Mitgliederzahl der A. S. R. S.[1]) am Ende des Jahres

1906	**1907**	**1908**	**1909**	**1910**
70 130	97 561	80 321	73 571	75 153.

Der große Aufschwung im Jahre 1907 war zunächst eine Folge der Werbekraft des im November 1906 aufgestellten „National All-Grades Programme“ und dann der mit großer Energie betriebenen Agitation zur Durchsetzung dieses Programms sowie der „Anerkennung“ der Gewerkschaft durch die Gesellschaften. In den beiden folgenden Jahren ging fast der gesamte Zuwachs des Jahres 1907 wieder verloren, nachdem sich die auf das Programm gesetzten Hoffnungen der Eisenbahner als trügerisch erwiesen hatten und überdies dem Streben der Gewerkschaft nach „Anerkennung“ durch das Abkommen von 1907 vorläufig ein Ziel gesetzt war. Einen geringen Anteil an dem Mitgliederverlust mochte auch die Personalverminderung haben, die in der Zwischenzeit auf den englischen Eisenbahnen eingetreten war. Sie macht indessen in den Jahren 1908 bis 1910 [2]) nur rd. 12 600 Köpfe aus, also etwa die Hälfte dessen, was allein

---

[1]) Die Zahlen rühren vom Handelsamt her (s. Anhang XXIII des Protokolls der Königlichen Kommission). Nach derselben Quelle weist der Mitgliederbestand der beiden anderen, an dem Abkommen von 1907 beteiligten Gewerkschaften — wohl unter dem Einfluß derselben großen Wellenbewegung — ähnliche Schwankungen auf, nämlich:

	Mitgliederzahl am Ende des Jahres				
	1906	**1907**	**1908**	**1909**	**1910**
bei der A. S. L. E. F.	15 997	19 500	19 800	19 504	19 800
bei der G. R. W. U.	5 821	7 506	6 120	6 008	7 284

Die gleichen Zahlen betragen für die an dem Abkommen nicht beteiligte, weiter unten erwähnte General Society of Signalmen and Pointsmen (abgekürzt G. S. S. P.):

3 029 3 323 3 628 3 820 3 790.

[2]) Die Zahl der im Eisenbahndienst beschäftigten Personen wird vom Handelsamt nur in dreijährigen Zwischenräumen ermittelt; zuletzt ist das nach dem Stand vom 31. Dezember 1910 geschehen.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:12 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

die A. S. R. S. in den Jahren 1908 und 1909 an Mitgliedern eingebüßt hat. Das Jahr 1910 brachte der Gewerkschaft einen unbedeutenden Gewinn, und im August 1911 erreichte sie in den Wirren des Generalausstandes mit etwa 100 000 Mitgliedern [1]) ihren bis dahin höchsten Stand. Dies Aufschnellen der Mitgliederzahl ist indessen wiederum kein Zeichen gesunden Wachstums; denn die nicht gewerkschaftlich organisierten Eisenbahner sind neuerdings mit allen Mitteln des gewerkschaftlichen Terrorismus zum Eintritt in die A. S. R. S. genötigt worden. Liest man den als Anlage 1 [2]) abgedruckten „Offenen Brief an die Nichtorganisierten" vom 13. Juni 1911, der den Säumigen noch während des Generalausstandes im August ins Haus geschickt wurde, so erkennt man, daß viele Eisenbahner, die mit den aggressiven Bestrebungen der Gewerkschaft nichts gemein haben, sich ihr nur deshalb angeschlossen haben, weil sie einer solchen „Warnung" nicht zu widerstehen wagten.

Der Offene Brief dürfte zugleich beweisen, daß die Gewerkschaft schon im Juni für den allgemeinen Ausstand rüstete, den sie im August über die englischen Eisenbahnen verhängte.

II. Die Ausstände im August und September 1911.

a) Der Generalausstand.

In der Mitte des verflossenen Jahres brach über das englische Transportgewerbe zu Wasser und zu Lande eine Periode nationaler Arbeitskämpfe herein, die Handel und Wandel auf das empfindlichste hemmten und in einigen Großstädten sogar die Gefahr einer Hungersnot heraufbeschworen. Den Anfang machten die Seeleute, die seit Mitte Juni auf internationale Verabredungen hin nach und nach in den wichtigsten englischen Hafenstädten die Arbeit niederlegten, um bessere Arbeitsbedingungen zu erzwingen; fast überall trugen sie nach kurzem Kampfe namhafte Erfolge davon. Ihrem Beispiele folgten unter der Führung der National Transport Workers' Federation [3]) die Dockarbeiter, Stauer, Kohlenlader, Leichterschiffer und Frachtfuhrleute in den großen Hafen- und Stapelplätzen des Landes. Schließlich ergriff die Streikwelle auch die Eisenbahner, die vom 5. August ab an mehreren wichtigen Verkehrszentren [4])

---

[1]) Nach den Angaben des Generalsekretärs der Gewerkschaft (s. Ziffer 329 des Protokolls der Königlichen Kommission).

[2]) Wird am Schluß des Aufsatzes abgedruckt.

[3]) Das ist eine im Jahre 1909 gegründete Vereinigung von Gewerkschaften der Transportarbeiter.

[4]) Zeugenaussagen beider Parteien vor der Königlichen Kommission über die Einzelausstände siehe Z. 425 ff., 752, 998 ff., 4814, 5037 ff., 5080 ff., 11 833 ff. und 12 115 des Protokolls der Königlichen Kommission.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:13 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

(namentlich in Liverpool und Manchester) zunächst in einzelnen Gruppen, vor allem im Güterverladedienst, in den Ausstand traten, bald aber andere Klassen des Personals in den Strudel der Bewegung zogen. Das geschah überall unter Verletzung des persönlichen Arbeitsvertrags und unter Mißachtung der auf Grund des Abkommens von 1907 abgeschlossenen Kollektivverträge. Wenn der äußere Anstoß zu diesen Teilausständen auch in den erfolgreichen Arbeitskämpfen der übrigen Transportarbeiter zu erblicken ist, so stand die Bewegung doch, wie schon die Forderungen der Ausständigen — namentlich das Verlangen nach Abschaffung der Einigungsausschüsse und „Anerkennung" der Gewerkschaften — erkennen lassen, unter dem Banne der gewerkschaftlichen Agitation. Jedenfalls säumten die Gewerkschaftsführer nun nicht länger, den Wirrwarr dieser unaufhörlichen Transportarbeiterausstände zur Verfolgung ihrer besonderen Ziele zu benutzen. In Liverpool, wo die Zahl der ausständigen Eisenbahner am größten und die Lage infolge der gleichzeitigen Arbeitsunterbrechung in den übrigen Transportbetrieben am schlimmsten war, traten die Ausführenden Ausschüsse der vier bereits genannten Gewerkschaften — zum erstenmal seit ihrem Bestehen — zu gemeinsamer Tätigkeit zusammen. Durch diese Einigung der Gewerkschaften und namentlich durch den Anschluß der nur aus Betriebspersonal — Beamten in unserem Sinne — bestehenden A. S. L. E. F. und G. S. S. P. gestaltete sich die Lage weit bedrohlicher als im Herbst 1907, wo die A. S. R. S. noch durch Grenzstreitigkeiten von ihnen getrennt und darum auf sich allein angewiesen war.

Die vereinigten Gewerkschaftsausschüsse, hier kurzweg Gesamtausschuß genannt, faßten am 15. August drei fulminante Beschlüsse, die den Gesellschaften am anderen Morgen zugestellt wurden. In dem ersten Beschluß machte sich der Gesamtausschuß eine Kundgebung der A. S. R. S. vom September 1910 zu eigen, die die Unzufriedenheit der Eisenbahner auf das „Ärgernis erregende Verhalten" der Gesellschaften in dem Einigungsverfahren sowie bei der Ausführung der Schiedssprüche schob und die Drohung aussprach, das Abkommen von 1907 zu verwerfen, wenn in der Haltung der Gesellschaften kein Wandel eintreten sollte.

In dem zweiten Beschluß wurde den Gesellschaften — unter Berufung auf das „fast allgemeine Verlangen" der Gewerkschaftsmitglieder nach sofortiger Einstellung der Arbeit — ein nationaler Eisenbahnerausstand angedroht, wenn sie sich nicht binnen 24 Stunden bereit erklären sollten, mit den Vertretern der Gewerkschaften „über die Grundlage für die Beilegung der die einzelnen Klassen des Personals angehenden Streitigkeiten" zu verhandeln.

Der dritte Beschluß ist darum bemerkenswert, weil er einen Übergriff auf das politische Gebiet bedeutet und den unbotmäßigen Geist

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:13 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

verrät, der die Gewerkschaftsführer beseelte. Der Beschluß befaßte sich mit den an Aufruhr grenzenden Ausstandsunruhen, die damals in Liverpool herrschten, und verurteilte das „unbesonnene und unbarmherzige" Vorgehen der Polizei und des Militärs, das er für die Opfer der Straßenunruhen verantwortlich machte. Zum Schlusse war gesagt, daß es hoffentlich nicht nötig sein werde, „unsere nationalen und internationalen (!) Kongresse zu berufen, um ein derartiges brutales Verhalten zu erörtern und den kaltblütigen Mord in Zukunft unterschiedslos zu verhindern." Gleichzeitig wurden die Eisenbahner durch einen Aufruf, der ebenso wie dieser Beschluß, den Geist des Klassenkampfes atmete, über das Vorgehen des Gesamtausschusses unterrichtet und auf den bevorstehenden Ausstand vorbereitet.

Wie im Herbst 1907, so setzte die Regierung auch diesmal alle Hebel in Bewegung, um den drohenden Ausstand durch Ausgleichung der zwischen den Parteien herrschenden Gegensätze abzuwenden. Die Lage war aber weit schwieriger als damals, da offenbar ein gefährlicher Geist der Unruhe in die Kreise der Eisenbahner eingedrungen war. Zudem waren die Vermittlungsversuche dadurch erschwert, daß die Gesellschaften sich nun auf das von der Regierung selbst vermittelte Abkommen stützen konnten, mit dem die Forderung des Gewerkschaftsausschusses im Widerspruch stand. Auch weigerten sie sich, den in der Frage der Anerkennung der Gewerkschaften von jeher eingenommenen Standpunkt [1]) nunmehr unter dem Drucke eines gewerkschaftlichen Ultimatums preiszugeben. Auf der anderen Seite glaubten wohl die Gewerkschaftsführer, daß sie das Heft in der Hand hätten, und wollten es offenbar auf einen Kampf ankommen lassen. Deshalb waren die Verhandlungen, die der Handelsminister am 16. August, zunächst mit den Vertretern der Gesellschaften und dann mit den von Liverpool herbeigerufenen Gewerkschaftsführern pflog, vor der Hand fruchtlos. Am 17. August setzte er die Verhandlungen mit dem inzwischen auf seinen Wunsch vollzählig aus Liverpool nach London gekommenen Gesamtausschuß der Gewerkschaften fort. Im Verlauf der Besprechung

---

[1]) Eine Ausnahme macht die dem Abkommen von 1907 nicht beigetretene North Eastern Railway, bei der die Gewerkschaften anerkannt sind. Nach den Angaben einiger von der Königlichen Kommission als Zeugen vernommenen Gewerkschaftsführer sind die Gewerkschaften inzwischen auch auf mehreren kleineren Eisenbahnen — die an dem Abkommen von 1907 beteiligt sind — anerkannt worden, nämlich auf der North Staffordshire-, der Alexandra-, der Barry und der Brecon and Merthyr Railway. Diese haben sich nach den Aussagen der Gewerkschaftsführer gelegentlich auf Verhandlungen mit ihnen eingelassen. Vgl. Z. 752, 1 997. 2 002 und 2 080 des Protokolls der Königlichen Kommission.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:13 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

legte er dem Ausschuß folgende Fragen vor, die dieser in der unten angegebenen Weise beantwortete:

1. Welche tatsächlichen Gründe haben den Ausschuß zu seinem Manifest veranlaßt?
2. Welche tatsächlichen Beschwerden liegen gegen das Abkommen von 1907 vor?

   Antwort zu Nr. 1 und 2: Die Unterlassung der Gesellschaften, das Abkommen von 1907 dem Geist und dem Buchstaben nach zu erfüllen, sowie das gänzliche Unvermögen der Vertreter des Personals, dessen zahlreichen Klagen abzuhelfen.
3. Waren diese Beschwerden schwerwiegend genug, um die von dem Ausschuß unternommenen Schritte zu rechtfertigen? — Ja;
4. Könnten die Beschwerden nicht in einer weniger drastischen Weise erledigt werden? — Ja; durch die Annahme des von uns den Gesellschaften gemachten Vorschlags, mit den gewerkschaftlichen Vertretern des Personals zur Beratung zusammenzukommen.
5. Könnten die Beschwerden in der beabsichtigten Weise — durch einen allgemeinen Eisenbahnerausstand — aus der Welt geschafft werden? — Ja; nach unserer Meinung ist das das einzige Mittel. Wir haben erwogen, daß weitere Fragen an uns gestellt werden könnten, und sind einstimmig zu dem Schlusse gekommen, daß der Frieden jetzt nur dadurch wirksam gesichert werden kann, daß die Gesellschaften in Verhandlungen mit uns willigen.

Nunmehr griff der Ministerpräsident in Person ein. Er erklärte dem Ausschuß, daß er die Antworten mit dem Handelsminister sorgsam erwogen habe und zu der Überzeugung gekommen sei, es müsse zunächst erst festgestellt werden, ob die von dem Ausschuß zu den ersten beiden Fragen geäußerten Ansichten tatsächlich begründet seien. Zu dem Zweck sei die Regierung bereit, sofort eine Königliche Kommission einzusetzen, die ohne Verzug die Wirksamkeit des Abkommens von 1907 prüfen und nötigenfalls Verbesserungsvorschläge machen solle. Der Ministerpräsident empfahl dem Ausschuß dringend, den Regierungsvorschlag sorgfältig zu erwägen. Zugleich eröffnete er ihm, daß die Regierung zwar beiden Teilen völlig unparteiisch gegenüberstehe, daß sie aber die Lahmlegung des Eisenbahnverkehrs im Interesse der Allgemeinheit nicht dulden könne und deshalb die erforderlichen Schritte tun werde, um dies zu verhindern. Unmittelbar darauf machte er den Vertretern der Gesellschaften eine gleiche Eröffnung. Während diese sich im Laufe des Tages mit der Einsetzung einer Königlichen Untersuchungskommission einverstanden erklärten, lehnte der Gewerkschaftsausschuß den Vorschlag der Regierung ab. In einer besonderen Kundgebung verwahrte er sich gegen die „Drohungen“ des Minister-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:13 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

präsidenten; warf dem Handelsamt vor, die Verbesserung des Abkommens von 1907 trotz der wiederholten Vorstellungen der Gewerkschaften unterlassen zu haben; wiederholte seine bekannten Vorwürfe gegen die Gesellschaften und erklärte zum Schluß, daß ihn seine Pflicht gegen die Eisenbahner nötige, das Anerbieten der Regierung abzulehnen und seine Zuflucht, wenn auch widerstrebend, zu dem Ausstand des Personals zu nehmen. Demgemäß ließ er — am 17. August nachmittags — allen Zweigvereinen der vier Gewerkschaften den telegraphischen Befehl zur sofortigen Arbeitseinstellung zugehen. Dieser Schritt war ein zweifacher Verstoß gegen die Gewerkschaftssatzungen; denn nach ihnen hätte der Ausstand nur angeordnet werden dürfen, nachdem eine Abstimmung unter den Gewerkschaftsmitgliedern eine Mehrheit für den Ausstand, und zwar für die Arbeitsniederlegung unter Einhaltung der Kündigungsfrist, ergeben hatte [1]). Eine solche Abstimmung hatte aber überhaupt nicht stattgefunden. Daß der Ausschuß den satzungswidrigen Ausstand gerade in diesem Stadium der Verhandlungen anordnete, nachdem sich die Regierung erboten hatte, die Beschwerden der Eisenbahner durch einen mit allen Rechten einer Königlichen Kommission ausgestatteten unparteiischen Ausschuß untersuchen zu lassen, beweist zur Genüge, daß es ihm weniger auf die Klärung der Lage, als auf die Förderung der eigenen Machtstellung ankam. Daß seine Gewalttat nicht an dem Widerspruch der Gewerkschaftsmitglieder scheitern werde, dessen durfte er bei seinem von dem allgemeinen Streikfieber ergriffenen Anhang und den täglich um sich greifenden Teilausständen der Eisenbahner wohl sicher sein. In der Tat war der Ausstandsbefehl der gewerkschaftlichen Usurpatoren von großer Wirkung; denn die Zahl der Ausständigen stieg alsbald auf rund 140 000 [2]), umfaßte also etwa ein Drittel des im Betriebs- und Verkehrsdienst der englischen Eisenbahnen stehenden Personals. Sie überstieg zugleich die Zahl der gewerkschaftlich organisierten Angehörigen dieser Dienstzweige. Das war aber, abgesehen

---

[1]) Nach den Satzungen der A. S. R. S. sollen Gewerkschaftsbeamte, die einen satzungswidrigen Ausstand unterstützen, nach dem Ermessen des Ausführenden Ausschusses vom Amte suspendiert oder entlassen werden. Hält der Ausschuß einen Ausstand für erforderlich, so soll er — nach nutzloser Anwendung der in den Satzungen näher bestimmten friedlichen Mittel — an die Gewerkschaftsmitglieder Formulare für die Kündigung des Arbeitsvertrags austeilen. Wenn zwei Drittel der Mitglieder das Formular unterschreiben, dann soll der Ausschuß einen oder verschiedene Tage bestimmen, an denen er die Kündigungen der oder den Gesellschaften übersendet. Nach Ablauf der — in der Regel zweiwöchigen — Kündigungsfrist erfolgt dann die Einstellung der Arbeit.

[2]) Nach den vorläufigen Ermittlungen des Handelsamts (s. Anh. XXIII [4]) des Protokolls der Königlichen Kommission).

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:13 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

von den Mitläufern der Bewegung, hauptsächlich die Wirkung des gewerkschaftlichen Terrorismus; denn unter dem Schutze des Trade Disputes Act von 1896 (s. Archiv 1908 S. 1046 und 1070) taten die Ausständigen ihr möglichstes, um die Arbeitswilligen durch „friedliches Streikpostenstehen" und durch „friedfertige Überredung" von der Ausübung des Dienstes zurückzuhalten.

Auf die Geschichte des Generalausstandes soll hier nicht näher eingegangen werden. Wenn auch ungefähr zwei Drittel des Betriebspersonals ihrer Pflicht treu blieben, so war doch die durch den Ausstand geschaffene Lage derart, daß sie ehestens Abhilfe verlangte. Hand in Hand mit energischen Maßnahmen zum Schutze des Eisenbahnbetriebes und der Arbeitswilligen ging deshalb das unablässige Bemühen der Regierung, die Parteien zum Friedensschluß zu bewegen. Schon am 17. August abends, wenige Stunden nach der Erklärung des Generalausstandes, konnte der Schatzkanzler Lloyd George im Unterhause mitteilen, daß die Verhandlungen mit dem Gewerkschaftsausschuß wieder im Gange seien. Zugleich baute er dem Ausschuß eine goldene Brücke, indem er erklärte, dieser habe den Sinn und den Zweck des Regierungsvorschlages wohl nicht richtig aufgefaßt. Die Untersuchungskommission solle die Angelegenheit keineswegs auf die lange Bank schieben, sie solle auch nicht etwa nur fromme Wünsche äußern; ihre Vorschläge würden vielmehr zu administrativen und, wenn es sein müsse, auch zu gesetzlichen Maßnahmen verwertet werden. Andererseits übte die Regierung auf die Gesellschaften einen starken Druck aus und wußte sie am zweiten Ausstandstage zu bestimmen, in unmittelbare Verhandlungen mit dem Gewerkschaftsausschuß zu willigen. Man weiß jetzt, daß der Marokkokonflikt damals die politische Lage beherrschte, und kann deshalb um so eher verstehen, daß die Regierung unter allen Umständen auf die Herstellung des Friedens im Innern drängte. Jedenfalls hat der Ministerpräsident später im Unterhause ausdrücklich anerkannt, daß die Direktoren der Gesellschaften damals einen patriotischen Geist gezeigt haben, der ihnen als Bürger und Geschäftsleute zur Ehre gereiche. Die gemeinsame Beratung der beiden Parteien fand noch im Laufe des 19. August im Beisein des Schatzkanzlers und des Handelsministers, sowie des Führers der Arbeiterpartei im Unterhause, Mr. Ramsay Mac Donald, statt; sie führte nach achtstündiger Dauer spät abends zur Beilegung des Ausstandes unter folgenden Bedingungen:

1. Die Gewerkschaftsführer haben die Ausständigen sofort zur Arbeit zurückzuberufen.
2. Die Gesellschaften haben alle binnen angemessener Frist zur Arbeit zurückkehrenden Ausständigen sobald als möglich wieder einzustellen; keine Verfolgung des Vertragsbruches.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:13 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

3. Einberufung der Einigungsausschüsse zur Erledigung der unter das Abkommen von 1907 fallenden, mindestens 14 Tage vor dem Abschlusse dieses Übereinkommens erhobenen Forderungen des Personals. Rückwirkende Kraft der hiernach gewährten Lohnerhöhungen vom 19. August ab.
4. Solange die Vorschläge der Königlichen Kommission (Z. 5.) noch ausstehen, sind die Forderungen der nicht unter das Abkommen von 1907 fallenden Arbeiter durch besondere Einigungsverhandlungen, nötigenfalls durch Schiedsrichter, zu erledigen.
5. Beide Teile verpflichten sich, der Untersuchungskommission, deren sofortige Einsetzung die Regierung angekündigt hat, jeden Beistand zu gewähren.

Daneben versprach die Regierung den Gesellschaften, während der nächsten Tagung des Parlaments für eine Erhöhung der Eisenbahntarife zu sorgen, wenn die Steigerung der Betriebskosten der Gesellschaften aus Anlaß der Verbesserung der Arbeitsbedingungen des Personals eine solche Maßnahme rechtfertigen sollte.

Der Ausschuß richtete sogleich folgende Depesche an die 1 800 Ortsvereine der Gewerkschaften: „Gesamtausschuß hat Ausstand beigelegt. Sieg der Gewerkschaften (trades unionism). Jedermann muß sofort zur Arbeit zurückkehren.“ Der mittlere Satz ist nur insofern richtig, als der Gewerkschaftsausschuß allerdings einen taktischen Erfolg errungen hatte; dessen ungeachtet blieben aber die Forderungen des Personals in der Schwebe, und auch die Frage der Anerkennung der Gewerkschaften harrte noch der Lösung. Das Abkommen vom 19. August hatte die gewünschte Wirkung, denn der größte Teil der Ausständigen kehrte bereits am Montag, den 21. August zur Arbeit zurück, und drei Tage später war der Ausstand ganz und gar zu Ende. Aber die endgültige Lösung des Konflikts blieb der Königlichen Kommission vorbehalten.

b) Der irische Ausstand.[1])

Die Ursache dieses Ausstandes war eine, wenigstens im Eisenbahnwesen, ungewöhnliche. Am 15. September weigerten sich zwei Güterbodenarbeiter der Great Southern and Western Railway Company in Dublin, „Streikarbeit“ zu verrichten, d. h. von einer Firma, bei der ein Ausstand ausgebrochen war, Frachtgut entgegenzunehmen. Als ihnen von ihrem Vorgesetzten erklärt wurde, daß die Gesellschaft zur Beförderung des Gutes gesetzlich verpflichtet sei und deshalb auf seiner Annahme bestehen müsse, ließen

[1]) Siehe auch Z. 13 123 ff., 13 265 ff. und 13 911 ff. des Protokolls der Königlichen Kommission.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:13 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

sich die Arbeiter beurlauben, um ihren Gewerkschaftssekretär zu Rate zu ziehen; kurz darauf legte der größte Teil der Güterbodenarbeiter des Bahnhofs (Kingsbridge) mitten am Tage die Arbeit nieder. Der Ausstand dehnte sich schnell über das ganze Netz der Gesellschaft aus und ergriff auch die Strecken der übrigen in Dublin einmündenden Eisenbahnen, mit Ausnahme der Dublin and South Eastern Railway Company, die sich sonderbarerweise dem Verlangen des Ausstandskomitees fügte und ihr Personal von der Behandlung des Streikgutes entband. Kaum war die Bewegung im Fluß, so tauchte der Ausführende Ausschuß der A. S. R. S. unter dem Vorgeben in Dublin auf, daß er von zahlreichen Mitgliedern aufgefordert worden sei, den Ausstand über ganz Irland auszudehnen. Seine Versuche, mit den in den Ausstand verwickelten Gesellschaften Verhandlungen anzuknüpfen, scheiterten daran, daß diese sich nur auf unmittelbare Verhandlungen mit ihrem Personal einlassen wollten. Nunmehr stellte sich der Ausschuß offen auf die Seite der Ausständigen und erklärte, daß er den Generalausstand für Irland anordnen müsse, „wenn die Gesellschaften nicht aufhören, Arbeiter zu entlassen oder sonstwie zu bestrafen, die sich weigern, Güter von Verfrachtern zu behandeln, deren Arbeiter streiken, und wenn sie (die Gesellschaften) die Ausständigen nicht straffrei wieder einstellen." Da diese Drohung nicht die gewünschte Wirkung hatte, rief der Ausschuß die irischen Eisenbahner am 21. September tatsächlich zum Generalausstand auf. Der Aufruf war aber nur von geringer Wirkung und die ganze Bewegung endete am 4. Oktober mit der Niederlage der Ausständigen. Um die Wiedereinstellung von Arbeitern zu erzwingen, die sich weigerten, Streikarbeit zu verrichten, und um der Anschauung Geltung zu verschaffen, daß die Eisenbahner in solchen Fällen zur Verweigerung der Arbeit berechtigt seien, hatten sich die Leiter der Gewerkschaft also nicht gescheut, einen nationalen Eisenbahnerausstand, und zwar wiederum unter Verletzung der Gewerkschaftssatzungen, zu diktieren.

Die A. S. L. E. F. stellte sich bei diesem Anlaß allerdings auf einen anderen Standpunkt. In einer am 5. Oktober, also erst nach der Beendigung des irischen Ausstandes, an das Lokomotivpersonal von Großbritannien und Irland erlassenen Kundgebung verurteilte sie den Sympathieausstand zugunsten von Nichteisenbahnern — allerdings nur zugunsten solcher — und erklärte, daß sie satzungswidrige Ausstände nicht billigen werde; ein Vorsatz, den sie nur schon bei dem Generalausstand im August hätte fassen sollen.

III. Die Königliche Kommission.

Den Grundstein des den Generalausstand beilegenden Übereinkommens vom 19. August 1911 bildete der Plan der Regierung, eine Königliche Kom-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:13 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

mission einzusetzen, deren Aufgabe es sein sollte, „das Wirken des Railway Conciliation and Arbitration Scheme . . . vom 6. November 1907 zu untersuchen und zu berichten, welche Änderungen — wenn überhaupt welche — nötig seien, um die schnelle und befriedigende Schlichtung von Streitigkeiten zu sichern." Der Erfolg des Plans schien dadurch gesichert zu sein, daß beide Parteien sich — wie das Handelsamt bei der Veröffentlichung des Übereinkommens mitteilte — verpflichtet hatten, sich den Beschlüssen der Kommission zu unterwerfen. Diese wurde durch Königlichen Befehl vom 22. August eingesetzt und bestand aus folgenden, nach Stellung und Erfahrung zur Lösung der ihnen gestellten wichtigen Aufgabe offenbar wohl geeigneten Personen:

1. Sir David Harrel (früherem Unterstaatssekretär für Irland, zur Zeit Mitglied des Schiedsgerichtshofes des Handelsamts) als Vorsitzenden;
2. Sir Thomas Ratcliffe-Ellis (Sekretär der Bergwerksvereinigung von Großbritannien und der Gesellschaft der Vereinigten Kohlengrubenbesitzer, sowie Mitglied des Schiedsgerichtshofes des Handelsamts) und
3. Mr. Charles Gabriel Beale (Vizekanzler der Universität Birmingham, Direktor der London City und Midland Bank) als Vertreter der Interessen der Eisenbahngesellschaften;
4. Mr. Arthur Henderson, Mitglied des Unterhauses (Sekretär des Einigungsamts der Nordostküste, Mitglied des Schiedsgerichtshofes des Handelsamts) und
5. Mr. John Burnett (von 1875 bis 1886 Generalsekretär der Gewerkschaft der Maschinenbauer und von 1893 bis 1907 Erster Arbeiterkorrespondent des Handelsamts) als Vertreter der Interessen der Eisenbahner.

Der Kommission war das Recht verliehen, nach eigenem Ermessen Zeugen zu vernehmen und Beweismaterial einzufordern. Sie trat schon am Tage nach ihrer Einsetzung zu einer vorbereitenden Beratung zusammen und vernahm vom 28. August bis zum 3. Oktober in 26 Sitzungen insgesamt 67 Zeugen (Gewerkschaftsbeamte, gewerkschaftlich organisierte und andere Eisenbahner, Vertreter der Gesellschaften und des Handelsamts). Die der Zeugenvernehmung dienenden Sitzungen fanden in beschränkter Öffentlichkeit — vor Vertretern der Presse und der Parteien — statt. Jeder Zeuge wurde zuerst vom Obmann und dann der Reihe nach von den übrigen Kommissionsmitgliedern vernommen. Die Zeugen erhielten auf diese Weise ausgiebige Gelegenheit zur Darlegung ihrer Beschwerden und Meinungen, und die Kommission vermochte sich über die streitigen

Generated on 2019-07-31 14:13 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Fragen volle Klarheit zu verschaffen. Insgesamt stellte sie 14 192 Fragen, die mit den Antworten und dem von einzelnen Zeugen beigebrachten Beweismaterial im Druck nicht weniger als 1 314 Großfolioseiten füllen[1]).

Die Kommission arbeitete ebenso schnell wie gründlich. Schon am 18. Oktober konnte sie dem König ihren Bericht abstatten, dessen wesentliche Teile als Anlage 2[2]) abgedruckt oder hierunter im Wortlaut mitgeteilt sind. Der Bericht ist von allen Kommissionsmitgliedern unterzeichnet; er gibt also auch die Anschauungen der Vertreter der Arbeiterkreise wieder. Das stempelt ihn zu einem in Wahrheit unparteiischen Dokument. Die Kommission beschreibt in dem Bericht zunächst ihre Arbeitsmethode; wirft dann einen Rückblick auf die Ereignisse, die zu dem Abkommen von 1907 geführt haben; legt dessen Grundzüge dar und erörtert die Hindernisse, die seinem Erfolg im Wege gestanden haben; gibt den Kern der Zeugenaussagen wieder; nimmt zur Frage der Anerkennung der Gewerkschaften Stellung; macht Vorschläge für die Verbesserung des Abkommens von 1907; geht auf die wichtigen Fragen der Einhaltung der Kollektivverträge und des Schutzes der Arbeitswilligen ein — ohne indessen Vorschläge zur Lösung dieser Fragen zu machen, weil das außerhalb des Auftrages lag; und erwähnt — offenbar unter dem frischen Eindruck des irischen Ausstandes — das Übel der Sympathieausstände, zu dessen Bekämpfung Vorschläge gemacht wären, wenn nicht die Regierung inzwischen den Industrierat[3]) eingesetzt hätte. Zuletzt klingt der Bericht in ein Lob auf das englische Eisenbahnwesen und in einen Appell an das Pflichtgefühl der englischen Eisenbahner aus.

Aus dem Bericht ist zunächst hervorzuheben, daß die Untersuchung der Wirksamkeit des Abkommens von 1907 das Urteil, das sich die vorurteilslosen Kreise gebildet hatten, endgültig bestätigt hat. Denn die Kommission führt die geringen Erfolge des Einigungsverfahrens hauptsächlich darauf zurück, daß die Forderungen des Personals auf dem Boden der gewerkschaftlichen Programme standen, „von denen abzugehen die Vertreter des Personals in den Einigungsausschüssen sich nicht berechtigt fühlten“ (Z. 21

[1]) Minutes of evidence taken before the Royal Commission on the Railway Conciliation and Arbitration Scheme of 1907. London 1911. Dies ist die Tagesausgabe der Verhandlungsprotokolle; inzwischen ist auch eine zusammenhängende Ausgabe mit umfangreichem Sachregister erschienen.

[2]) Wird am Schluß des Aufsatzes abgedruckt.

[3]) Industrial Council, aus je 13 Vertretern der Arbeitgeber und der Arbeiter der wichtigsten Erwerbszweige des Landes, u. a. der Eisenbahnen, bestehend. Vorsitzender ist unter dem Titel Chief Industrial Commissioner der Leiter der Arbeitsabteilung des Handelsamts. Der Industrierat soll, wie bisher schon das Handelsamt, in gewerblichen Streitigkeiten zu vermitteln versuchen; schiedsrichterliche Befugnisse besitzt er indessen nicht.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:13 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

des Berichts). Die Übertriebenheit dieser Forderungen kennzeichnet sie — von dem National All-Grades Programme redend — mit folgenden Worten: „Dem Personal erschienen diese Anträge zweifelsohne ausführbar. Wahrscheinlich kannte es die Schwierigkeiten nicht, die vom Standpunkt der Gesellschaften aus mit der Annahme des Programms verbunden waren." (Z. 11 des Berichts) — und ferner, „daß das Personal bis zu den Verhandlungen vor den Schiedsrichtern anscheinend nicht gewußt habe, was vom Standpunkt der Gesellschaften aus dagegen vorgebracht werden könnte, noch daß es eine Vorstellung von der finanziellen Tragweite seiner Forderungen gehabt habe" (Z. 22 des Berichts). Nach allem kommt die Kommission zu dem Schluß, daß nicht die Mängel des Abkommens, sondern die Ungunst der Umstände die Anwendung des Einigungsverfahrens erschwert habe. Sie erkennt ferner die Einwandsfreiheit der Schiedssprüche an, dabei feststellend, „daß die große Mehrzahl des Personals die Unparteilichkeit der Schiedssprüche höchstwahrscheinlich nicht voll zu würdigen verstand". (Z. 23 des Berichts). Zu den Klagen des Personals, daß es durch Verwaltungsmaßnahmen der Gesellschaften — wie Herabsetzung von Stationen und Dienstposten in der Lohnklasseneinteilung, Einführung von Reiselöhnen [1]) (für das Fahrpersonal) an Stelle des Tagelohns usw. — der Vorteile beraubt worden sei, die ihm aus den Schiedssprüchen erwachsen seien, bemerkt die Kommission, daß die hierfür vorgebrachten Beispiele „nicht zahlreich sind". Sie stellt sich zugleich auf den Standpunkt, daß die wenigen Gesellschaften, die hierbei in Betracht kommen, im guten Glauben gehandelt haben und ihre Befugnisse nicht überschritten; nur bezeichnet sie es als ungeschickt und dazu angetan, Enttäuschung und Ärger unter dem Personal hervorzurufen, daß jene wirtschaftlichen Maßnahmen gerade zur Zeit des Inkrafttretens der Schiedssprüche eingeführt worden seien (Z. 55 des Berichts). Hiervon abgesehen, ist nichts in dem Berichte der Kommission enthalten, was auch nur entfernt die ganz allgemeine Behauptung des Gesamtausschusses der Gewerkschaften zu rechtfertigen vermöchte, daß die Gesellschaften durch ihr „Ärgernis erregendes Verhalten" in den Einigungsausschüssen und bei der Ausführung der Schiedssprüche die Unzufriedenheit des Personals mit dem Abkommen verschuldet hätten. Im Gegenteil, die mitgeteilten Bemerkungen über die Höhe der Forderungen des Personals und seinen Mangel an Einsicht berechtigen zu dem Schluß, daß auch die Kommission den Ursprung des Übels in dem „National All-Grades Programme" erblickte.

---

[1]) **D. h. Löhnung des Personals für die einzelnen Fahrten, für die je nach ihrer Dauer verschiedene Sätze gewährt werden; eine Löhnungsmethode, die schon vordem üblich war.**

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:14 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Wenn diese Auffassung in dem Bericht nicht geradezu zum Ausdruck kommt, so liegt das wohl daran, daß man den beiden Arbeitervertretern die Unterzeichnung des Berichts nicht erschweren wollte.

Demnächst ist bedeutsam, daß die Kommission den Gewerkschaften nicht die förmliche Anerkennung durch die Gesellschaften zugestanden hat. Gleichsam zur Begründung ihrer ablehnenden Haltung hat sie hervorgehoben, daß die Vertreter der Gewerkschaften über die Form der Anerkennung verschiedene Meinungen geäußert haben. Das hätte die Kommission indessen nicht abzuhalten brauchen, den Gewerkschaften die begehrte Anerkennung in der einen oder anderen von den Gewerkschaftsvertretern bezeichneten Form zuzusprechen, wenn sie die Forderung grundsätzlich für einwandsfrei gehalten hätte. Offenbar hat sie sich aber der Berechtigung der von den Vertretern der Gesellschaften vorgebrachten Einwendung nicht entziehen können, daß die Gewerkschaften nur einen Teil des Personals umfassen[1]) und deshalb nicht den Anspruch erheben können, als Vertreter der Gesamtheit der an dem Abkommen beteiligten Eisenbahner zu gelten. Die Kommission hat sich allerdings auch nicht geradezu auf den Standpunkt der Gesellschaften gestellt, die den Gewerkschaften die Anerkennung in jeder Gestalt verweigern; sie hat nur zugegeben, daß die Gesellschaften in „Angelegenheiten der Disziplin und des Betriebes" keine Vermittlung zwischen sich und ihrem Personal dulden können. Dagegen empfiehlt sie den Gesellschaften die Pflege freundlicher Beziehungen zu den Vertretern der Gewerkschaften zur Beilegung von Streitigkeiten auf anderen Gebieten des Arbeitsvertragsverhältnisses (Z. 53 des Berichts). Dieser Gedanke ist aber in der von der Kommission ausgearbeiteten neuen Verhandlungsordnung (Anlage 3)[2]) nicht bestimmt zum Ausdruck gebracht. Dort ist nur vorgesehen, daß die Vertreter des Personals in den Einigungsausschüssen ihren „Sekretär", der jetzt ein Untergebener der Gesellschaft sein muß, künftig ganz nach Belieben wählen können. Bei dem großen Einfluß, den die Gewerkschaften in den Einigungsausschüssen besitzen (siehe Abschnitt I), wird es ihnen aber ein leichtes sein, die Sekretärposten des Personals in den Einigungsausschüssen bis auf verschwindende Ausnahmen mit Gewerkschaftsbeamten zu besetzen. Diese von der Kommission beabsichtigte Steigerung des Einflusses der Gewerkschaften kommt also in Wirklichkeit einer förmlichen Anerkennung

[1]) Von den am Schlusse des Jahres 1910 vorhandenen 608 750 Eisenbahnern kamen rund 378 000 für den Eintritt in eine der vier Gewerkschaften in Betracht. Ende 1910 besaßen sie aber nur 106 000 Mitglieder; diese Zahl war im Herbst 1911 auf rund 144 000 angewachsen, von denen indessen rund 5 000 nicht mehr im Eisenbahndienste standen, so daß die Gewerkschaften damals 139 000 Eisenbahner vertraten (Z. 9 026 ff. und Anhang IX des Protokolls der Königlichen Kommission).

[2]) Wird am Schluß des Aufsatzes abgedruckt.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:18 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

der Gewerkschaften ziemlich nahe, da ein solches Zugeständnis auch nur in organischer Verbindung mit dem Einigungs- und Schiedsgerichtsverfahren hätte gewährt werden können. Ob es aber der Einrichtung zum Vorteil gereicht, wenn das unruhige Element gewerkschaftlicher Agitatoren in die Einigungsausschüsse einzieht und dort sowie im Verkehr mit dem Personal vermöge der den Ausschußsekretären zugewiesenen Rechte und Pflichten eine Rolle zu spielen vermag, muß abgewartet werden. Daß der Sekretär des Ausschusses, wenn er ein Außenseiter ist, kein Stimmrecht besitzen soll, ist für die Gewerkschaften belanglos, da sie in den meisten Ausschüssen so wie so über die Mehrheit der Arbeiterpartei verfügen.

Ist diese Neuerung offenbar in erster Reihe der Absicht entsprungen, den Gewerkschaften ein Zugeständnis zu machen, so sind die übrigen Vorschläge der Kommission ohne Nebengedanken darauf gerichtet, das Verfahren zu vereinfachen, zu beschleunigen und im einzelnen auszugestalten, sowie den Beschlüssen der Einigungsausschüsse den Charakter endgültiger Abmachungen zu verleihen. Der Aufbau des Verfahrens soll unverändert bleiben. Es gliedert sich also auch künftig in das Vorverfahren, die Einigungsverhandlungen in paritätischen Ausschüssen und die schiedsrichterliche Tätigkeit. Das Vorverfahren ist dazu bestimmt, die Verständigung der Parteien des Arbeitsvertrages auf dem gewöhnlichen Dienstwege zu ermöglichen. Es ist die Voraussetzung für die Einleitung des Einigungsverfahrens, in dem sich die Vertreter beider Teile begegnen, um die Streitigkeiten über „Lohn, Arbeitszeit oder Dienstbedingungen" durch Beschlüsse, die für die Parteien ohne weiteres als bindende Kollektivverträge gelten, für mindestens ein Jahr beizulegen. Kommt es nicht zu einer solchen Einigung, so fällt dem Schiedsrichter die verantwortungsvolle Aufgabe zu, die streitigen Arbeitsbedingungen durch Schiedsspruch für beide Teile endgültig und bindend auf mindestens zwei Jahre festzusetzen. Neu ist die Ausdehnung des Abkommens auf die Dienstbedingungen (conditions of service). Was hierunter zu verstehen sei, ist weder in dem Bericht noch in der Verhandlungsordnung gesagt. Da Lohn und Arbeitszeit den Inbegriff der Arbeitsbedingungen bilden, so kann die Neuerung nur von geringer Tragweite sein. Wahrscheinlich wollte die Kommission eine Gewähr dafür schaffen, daß nicht nur der reine Lohn, sondern auch die Nebenbezüge des Personals in das Verfahren einbezogen werden[1]). Zur Vermeidung von

[1]) Der als letzter Zeuge von der Kommission vernommene Vertreter des Handelsamts, Mr. Marwood, erwiderte auf die Frage, ob der Ausdruck „Dienstbedingungen" einen weiteren Inhalt als Arbeitszeit und Löhne habe, er wüßte nicht, daß damit Dinge von besonderer Wichtigkeit gemeint seien. Als Lohn soll nach seiner Meinung alles angesehen werden, was zum Verdienst der Arbeiter gehört (Z. 14 162 und 14 166 des Protokolls der Königlichen Kommission).

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:14 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Reibungen wäre es jedenfalls gut gewesen, die Bedeutung des Ausdruckes näher zu bestimmen.

Für das Vorverfahren ist die neue Bestimmung getroffen, daß Anträge auf Änderung der Arbeitsbedingungen einer Klasse des Personals von mindestens 25 % der Angehörigen der Klasse unterzeichnet sein müssen. Damit soll den Zweifeln ein Ende gemacht werden, welche Anträge dieser Art von den Gesellschaften als Ausdruck des Willens der Gesamtheit anzusehen und demgemäß zu behandeln sind; das heißt aber, ein Übel durch das andere vertreiben. Denn die Aufbringung der für solche Masseneingaben erforderlichen Unterschriften ist im Eisenbahndienst, zumal bei den großen Gesellschaften, ohne eine gewisse Organisation des Personals nicht gut möglich. Da nur die Gewerkschaften über den hierzu geeigneten Apparat verfügen, so wird ihre Mitwirkung im Vorverfahren dem Personal durch die neue — für gewöhnliche gewerbliche Verhältnisse vielleicht ganz plausible — Bestimmung geradezu aufgenötigt. Jedenfalls werden andere, als von den Gewerkschaften beeinflußte Kollektiveingaben von nun an seltener in Gang kommen. Also auch am Ausgangspunkt des Verfahrens eine Stärkung des Einflusses der Gewerkschaften! Diese haben übrigens die Bestimmung als zu weitgehend nicht ohne Erfolg bekämpft (siehe Abschnitt V).

Die Beschleunigung des Verfahrens soll in erster Reihe durch Kürzung bestehender und Einführung neuer Fristen für die einzelnen Stadien der Verhandlungen erreicht werden. Ferner soll hierzu die Anordnung beitragen, daß jeder Ausschuß künftig in sechsmonatigen Abständen zwei ordentliche Sitzungen während des Jahres abzuhalten hat und daß auf Verlangen einer Partei des Ausschusses auch außerordentliche Sitzungen binnen 14 Tagen anzuberaumen sind. Eine wesentliche, in den Organismus des Verfahrens eingreifende Beschleunigung soll außerdem durch die Abschaffung der zweiten Instanz des Einigungsverfahrens, d. h. durch Aufhebung der Zentraleinigungsausschüsse, erzielt werden. Diese Ausschüsse, von denen je einer bei jeder Gesellschaft besteht, sind nichts weiter als eine Vereinigung von Vertretern der Gruppeneinigungsausschüsse. Die Erfahrung hat gezeigt, daß sie nur in etwa einem Drittel der vor ihr Forum gelangten Fälle eine Einigung zu erzielen vermochten, während die übrigen in das schiedsrichterliche Verfahren übergingen. Die Abschaffung dieser Ausschüsse ist also sicherlich zweckmäßig. Erwähnenswert ist, daß sich die als Zeugen vernommenen Vertreter der A. S. R. S. — als der alle Klassen der Eisenbahner umfassenden Gewerkschaft — für die Zentralisierung des Einigungswesens in einem Gesamtausschuß aussprachen, während die gewerkschaftlichen Vertreter des Lokomotivpersonals für die Beibehaltung der Gruppenausschüsse eintraten, da für ihre Schutzbefohlenen in den Zentralausschüssen die Gefahr der Majorisierung durch das übrige Personal bestehe.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:14 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Von besonderer Bedeutung für die Vervollkommnung des Verfahrens ist der Gedanke der Kommission, statt des bisher von Fall zu Fall gewählten Schiedsrichters für jeden Gruppeneinigungsausschuß während der Dauer seiner Amtsperiode einen ständigen Schiedsrichter bestellen zu lassen, dessen Wahl zugleich für alle Gruppenausschüsse der Gesellschaft angestrebt werden soll. Und zwar sind die Schiedsrichter künftig, statt nach Belieben, aus einer von dem Handelsamt aufzustellenden Liste zu wählen; offenbar um den Parteien die Wahl geeigneter Personen zu erleichtern. Können sich die Parteien des Ausschusses über die Wahl nicht einigen, so wird der Schiedsrichter nicht mehr gemeinsam durch den Sprecher des Unterhauses und den Master of the Rolls (Präsidenten des Berufungsgerichtshofes für Zivilsachen), sondern von dem Handelsamt bestimmt. Auch diese Neuerung wird zur Beschleunigung des Verfahrens dienen. Der Schiedsrichter ist gewöhnlich als „Obmann" des oder der Ausschüsse tätig, die ihn gewählt haben. In dieser Eigenschaft hat er verschiedene Befugnisse für die Regelung der Geschäfte und die Entscheidung von Streitigkeiten der beiden Ausschußsekretäre; dagegen nimmt er an den dem eigentlichen Einigungsverfahren gewidmeten Sitzungen des Ausschusses nicht teil. Vielmehr greift er erst dann in die Verhandlungen ein, wenn die Parteien sich in einer oder höchstens zwei, durch eine zweiwöchige Frist getrennten Ausschußsitzungen nicht zu einigen vermocht haben. Für jeden derartigen Fall wird der Obmann von dem Handelsamt auf Grund des § 2 Abs. 1 d des Conciliation Act von 1896 förmlich zum Schiedsrichter ernannt. Als solcher versucht er zunächst in einer neuen Ausschußsitzung, die von ihm geleitet wird, die Parteien zum Frieden zu bewegen. Gelingt das nicht, so fällt er in der Sitzung oder bald nachher seine Entscheidung. — Die Schaffung ständiger Schiedsrichter, ihre organische Verbindung mit den Einigungsausschüssen, ihre dadurch ermöglichte ständige Fühlung mit den Kreisen, deren Arbeitsvertragsverhältnisse sie im Streitfalle regeln sollen, — das sind die Vorzüge, die dem Plane der Kommission nachzurühmen sind. Gelingt es außerdem, mehrere oder gar alle Ausschüsse eines Bahnnetzes — der Anregung der Kommission entsprechend — zur Wahl desselben Obmannes und Schiedsrichters zu bewegen, so ist damit eine weitere Gewähr für das erfolgreiche Wirken des Abkommens geschaffen, da eine größere Einheitlichkeit in dem Verfahren der Einigungsausschüsse und in der Praxis der Schiedssprechung die erwünschte Folge wäre. Durch die Bestimmung, daß der Obmann zur Ausübung seiner schiedsrichterlichen Pflichten jedesmal von dem Handelsamt zu berufen ist, wird übrigens die Klage der Gewerkschaften über die Kostspieligkeit des schiedsrichterlichen

Generated on 2019-07-31 14:14 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Verfahrens[1]) abgestellt; denn die Neuerung hat zur Folge, daß die bisher den Parteien zur Last fallenden Auslagen und Gebühren des Obmannes für die Abgabe des Schiedsspruches nunmehr aus der Staatskasse zu bestreiten sind. Schließlich hat die Kommission bestimmt, wie bei Meinungsverschiedenheiten über die Auslegung der Kollektivverträge zu verfahren ist, und damit einen Mangel des ursprünglichen Verfahrens beseitigt, der den Parteien manchen Verdruß bereitet hat.

Das sind die wichtigsten Neuerungen, zu denen sich die Kommission in mehrmonatiger angestrengter Tätigkeit entschlossen hat. Wie man sieht, hat sie das System des Abkommens als etwas Gegebenes unberührt gelassen. Sie ist nur darauf bedacht gewesen, die Anstände, die sich in mehrjähriger Praxis herausgestellt hatten, auszumerzen, damit das Verfahren für die Folge leicht, schnell und sicher arbeite. Daneben hat sie auch einige Neuerungen geschaffen, die geeignet sind, den Einfluß der Gewerkschaften auf den Gang der Verhandlungen zu erhöhen. Ob das für das Verfahren von Vorteil ist, muß nach dem bisherigen Verhalten der Gewerkschaften bezweifelt werden. In der am meisten umstrittenen Frage der Anerkennung der Gewerkschaften ist übrigens das Ergebnis der Beweisaufnahme der Kommission in einem Punkte mit Recht angefochten worden. In der Ziffer 49 ihres Berichtes sagt sie, daß diese Frage beim Abschluß des Abkommens von 1907 nicht geklärt worden sei; auch sei nicht festgestellt, daß die Gewerkschaftsführer der Meinung waren, die Forderung der Anerkennung dürfe während der Gültigkeitsdauer des Abkommens nicht wieder vorgebracht werden. Allerdings versagt das Abkommen den Gewerkschaften nicht ausdrücklich die begehrte Anerkennung; das ist aber auch nicht nötig, da seine Bestimmungen jede Art der gewerkschaftlichen Vermittlung auf dem Gebiete des Arbeitsvertrages der Eisenbahner klipp und klar ausschließen. Daß das Abkommen gleichbedeutend mit einem Verzicht der Gewerkschaften auf die Anerkennung während der nächsten sieben Jahre ist, ergibt sich auch aus seiner Vorgeschichte. Der von der A. S. R. S. im Herbst 1907 geplante Generalausstand sollte dazu dienen, das N a t i o n a l A l l - G r a d e s P r o g r a m m e und die Anerkennung der Gewerkschaft durchzusetzen. Bei den von dem Handelsamt zur Vermeidung des Ausstandes eingeleiteten Verhandlungen spielten aber die Forderungen für das

[1]) Nach den Angaben des Generalsekretärs der A. S. R. S. betragen die Kosten dieser Gewerkschaft aus dem Einigungs- und schiedsrichterlichen Verfahren nach dem Abkommen von 1907 insgesamt rd. 24 200 £, wovon der Löwenanteil auf die Kosten der Schiedssprüche entfällt. Am größten waren die Kosten bei der Midland Railway mit rd. 3 900 £, der Great Western Railway mit rd. 3 300 £, sowie der London and North Western- und der Great Northern Railway mit je 2 500 £ (Anh. II [3] des Protokolls der Königlichen Kommission).

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:14 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Personal keine Rolle mehr. Alles drehte sich bezeichnender Weise um die Frage der Anerkennung. Nach mancherlei Erörterungen, die der damalige Handelsminister Lloyd George so leitete, daß die Parteien niemals in unmittelbare Berührung miteinander kamen, wurde schließlich die Einführung eines Einigungsverfahrens unter Zulassung von Gewerkschaftsvertretern ins Auge gefaßt. Um diese Form der Anerkennung der Gewerkschaft zu vermeiden, erboten sich die Gesellschaften, außer dem Einigungsverfahren auch das schiedsrichterliche Prinzip anzuerkennen, wenn nur die Mitwirkung der Gewerkschaften in den Einigungsausschüssen ausgeschlossen bliebe. Das Anerbieten wurde von dem Handelsminister und durch seine Vermittlung zuletzt auch von den Gewerkschaftsvertretern angenommen. Also nur um der Alternative der Anerkennung der Gewerkschaften zu entgehen, haben die Gesellschaften sich damals — in voller Erkenntnis der Tragweite ihres Entschlusses — dem schiedsrichterlichen Verfahren unterworfen. Die mit dem Gange der Verhandlungen vertrauten Gewerkschaftsvertreter können deshalb über die Bedeutung des Abkommens für die Frage der Anerkennung nicht im Zweifel gewesen sein. So lauten die Bekundungen mehrerer als Zeugen vernommenen Vertreter der Gesellschaften, die sich zum Beweis für die Richtigkeit ihrer Aussagen auf die Verhandlungsprotokolle des Handelsamts berufen und der Kommission die Einforderung dieser Protokolle nahegelegt haben[1]). Die Kommission ist aber hierauf nicht eingegangen[2]). Da überdies der als Zeuge vernommene Vertreter des Handelsamts, Mr. Marwood, sich nicht für berechtigt erklärte, über die Verhandlungen aus dem Jahre 1907 auszusagen[3]), so ist die Beweisaufnahme über diesen Punkt — ganz gegen den Willen der Gesellschaften — unvollkommen geblieben. Jedenfalls sind aber die Aussagen der Vertreter der Gesellschaften über die Entstehung des Abkommens von 1907 nicht widerlegt worden, auch liegt kein Grund vor, ihre Zuverlässigkeit zu bezweifeln; deshalb erscheint die Sachlage auch ohne weitere Beweisaufnahme ausreichend geklärt.

(Schluß folgt.)

---

[1]) Siehe besonders Z. 9 067 ff., 12 912 ff. und 13 003 des Protokolls der Königlichen Kommission, sowie Ziffer 45 des Berichts.

[2]) Daselbst Z. 9 073.

[3]) Daselbst Z. 14 132/5.

Generated on 2019-07-31 14:14 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Deutschlands Getreideernte im Jahre 1909 und die Eisenbahnen[1]).

Die Angaben über die Getreideernte des Jahres 1909 sind dem ersten Vierteljahrsheft 1910 zur Statistik des Deutschen Reiches entnommen.

Die Verkehrsbewegung ist wie in den Vorjahren für die Beförderung von Getreide und Mehl auf den Eisenbahnen nach der Statistik der Eisenbahngüterbewegung, die Beförderung auf den Binnengewässern nach der Reichsstatistik über den Binnenschiffahrtsverkehr und die Beförderung zur See nach den Handelskammerberichten, soweit diese darüber Aufschluß bieten (die Ein- und Ausfuhr auf der Ems nach der Reichsstatistik über den Binnenschiffahrtsverkehr), dargestellt worden.

In der folgenden Übersicht sind zunächst die Gesamternteerträge der Jahre 1907 bis 1909 den Zahlen des Gesamteisenbahnverkehrs der Jahre 1907 bis 1909 gegenübergestellt:

	Weizen t	Roggen t	Gerste t	Hafer t	Mehl usw. t	Zusammen t
Ernte für das Erntejahr 1907	3 937 414	9 757 859	3 497 745	9 149 138	—	26 342 156
Gesamteisenbahnverkehr 1907	2 773 330	2 052 103	2 713 900	1 838 771	6 280 542	15 658 646
Ernte für das Erntejahr 1908	4 211 965	10 736 874	3 059 885	7 694 833	—	25 703 557
Gesamteisenbahnverkehr 1908	2 816 754	2 507 697	2 718 182	1 791 090	5 960 995	15 794 718
Ernte für das Erntejahr 1909	4 254 111	11 348 415	3 495 616	9 125 816	—	28 223 958
Gesamteisenbahnverkehr 1909	2 866 971	2 596 548	3 065 934	1 895 770	6 553 407	16 978 630

[1]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1911 S. 693 ff.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:14 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Der Gesamteisenbahnverkehr betrug also in Prozenten der Ernte:

	Weizen	Roggen	Gerste	Hafer	Mehl usw.	Zusammen
im Jahre 1907 .	71	21	77	20	(24) [1]	60
„ „ 1908 .	67	23	89	23	(23) [1]	61
„ „ 1909 .	67	23	88	21	(23) [1]	60
durchschnittlich	68	22	85	21	(23) [1]	60

Der Eisenbahnverkehr war		Verkehr innerhalb der einzelnen Verkehrsbezirke	Versand der Verkehrsbezirke	Empfang der Verkehrsbezirke	+ Mehr- — Minderempfang
		t	t	t	t
bei Weizen und Spelz .	1907	1 382 639	1 365 301	1 199 772	— 165 529
	1908	1 458 564	1 336 340	1 195 803	— 140 537
	1909	1 436 218	1 321 654	1 265 870	— 55 784
„ Roggen	1907	1 115 645	895 343	898 823	+ 3 480
	1908	1 259 118	1 235 916	1 160 532	— 75 384
	1909	1 363 085	1 217 692	1 090 420	— 127 272
„ Gerste	1907	1 182 693	1 268 972	1 522 389	+ 253 417
	1908	1 221 659	1 279 707	1 484 469	+ 204 762
	1909	1 291 345	1 516 318	1 761 356	+ 245 038
„ Hafer	1907	748 026	1 022 729	990 714	— 32 015
	1908	700 707	1 037 335	970 910	— 66 425
	1909	727 337	1 026 987	1 031 375	+ 4 388
„ Mehl, Mühlenerzeugnissen und Kleie	1907	2 420 723	3 253 314	3 810 892	+ 557 578
	1908	2 339 350	3 163 895	3 543 924	+ 380 029
	1909	2 527 554	3 500 926	3 954 680	+ 453 754

[1] der Gesamternte.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:14 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

		Es wurden in Deutschland geerntet	Der Verkehr innerhalb der einzelnen Verkehrs-bezirke	Der Versand	Der Mehr- oder Minder-Empfang
		Tonnen	beträgt in Prozenten der Ernte		
Weizen und Spelz. .	1907	3 937 414	35	35	— 5
	1908	4 211 965	35	40	— 3
	1909	4 254 111	34	31	— 1
Roggen	1907	9 757 859	11	9	0
	1908	10 736 874	12	12	— 1
	1909	11 348 415	12	11	— 1
Gerste	1907	3 497 745	34	36	+ 3
	1908	3 059 885	40	42	+ 7
	1909	3 495 616	37	43	+ 7
Hafer	1907	9 149 138	8	11	0
	1908	7 694 833	9	13	— 1
	1909	9 125 816	8	11	0

Die auf Seite 669, 671, 673, 675 und 677 am Schlusse ermittelten Zahlen geben die Mengen an, die Deutschland nach dem Ausland versandt oder von dort empfangen hat.

Generated on 2019-07-31 14:14 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Nr.	Bezeichnung der Verkehrsbezirke	Weizen und Ernte im Jahre 1909	Güterbewegungsstatistik vom: Verkehr innerhalb der einzelnen Verkehrsbezirke	Versand	Empfang
1	2	3	4	5	6
1	Provinz Ostpreußen mit Häfen.	148 664	29 124	31 766	79 224
2	Provinz Westpreußen mit Häfen	156 573	41 539	59 615	90 359
3	Provinz Pommern	127 087	31 123	24 216	19 645
4	Pommersche Häfen		47	12 604	17 973
5	Großh. Mecklenburg usw.	120 844	30 869	43 224	7 342
6	Häfen Rostock, Lübeck, Kiel		1 124	3 382	51 371
7	Prov. Schleswig-Holstein usw.	113 195	33 812	20 511	3 869
8	Elbhäfen		155	3 292	3 661
9	Weserhäfen	288 407	439	9 261	1 232
10	Emshäfen		46	782	502
11	Hannover, Braunschweig, Oldenburg und Schaumburg-Lippe		105 207	26 580	40 977
12	Provinz Posen	145 505	70 345	32 598	10 897
13	Reg.-Bez. Oppeln	98 909	22 640	6 770	14 224
14	Stadt Breslau	265 185	485	11 273	29 386
15	Reg.-Bez. Breslau und Liegnitz		76 735	41 358	29 639
16	Berlin	108 989	944	961	30 081
17	Provinz Brandenburg		40 153	34 571	28 102
18	Reg.-Bez. Magdeburg und Anhalt	234 751	116 033	56 833	18 068
19	Reg.-Bez. Merseburg, Erfurt und Thüringen	403 926	107 935	72 537	26 404
20	Königreich Sachsen	132 165	162 814	22 968	54 377
21	Provinz Hessen-Nassau, Oberhessen usw.	170 634	90 079	32 959	24 256
22	Ruhrgebiet (Westfalen)	156 043	5 200	4 378	58 973
24	Provinz Westfalen, Waldeck		21 797	20 105	37 650
23	Ruhrgebiet (Rheinprovinz)	195 520	6 845	23 019	29 931
25	Rheinprovinz rechts des Rheins usw.		3 819	4 902	16 813
26	Rheinprovinz links des Rheins und Birkenfeld		88 703	38 586	70 782
27	Saargebiet usw.		533	637	6 822
28	Duisburg, Hochfeld, Ruhrort		315	114 343	5 287
29	Lothringen	127 061	15 380	28 340	5 785
30	Elsaß	105 089	29 034	7 894	38 192
31	Bayerische Pfalz	24 760	7 062	1 944	114 132
32	Großh. Hessen	21 397	48 261	14 298	29 242
33	Großh. Baden	185 293	50 816	26 426	120 451
34	Mannheim und Ludwigshafen		3 274	408 840	15 816
35	Königreich Württemberg und Hohenzollern	342 955	34 281	13 001	79 781
36	Königreich Bayern r. d. Rheins	581 159	159 250	66 880	54 624
	Überhaupt	4 254 111	1 436 218	1 321 654	1 265 870

[1]) Die Erhebungen für die Binnenschiffahrt des Ver.-Bez. 18 waren im Jahre 1909 unvollständig; die Endergebnisse für diesen Bezirk sind daher ungenau.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:14 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Spelz (Tonnen)

Jahre 1909		Seeschiffahrts-verkehr 1909		Binnenschiffahrts-verkehr 1909		Überhaupt		Demnach zur Ver-wendung	Nr. der Verkehrsbezirke
Mehr-		Mehr-		Mehr-		Mehr-			
Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand (7+9+11)	Empfang (8+10+12)		
7	8	9	10	11	12	13	14	15	
.	47 458	39 275	.	990	.	.	7 193	155 857	1
.	30 744	45 602	.	.	5 488	9 370	.	147 203	2
.	798	2 931	.	14 358	.	16 491	.	110 596	3 4
.	12 107	.	33 059	.	2 091	.	47 257	168 101	5 6
16 273	.	.	702 417	86 439	.	.	599 705	712 900	7 8
.	6 088	.	165 470	49 501	.	.	122 057	410 464	9 10 11
21 701	.	.	.	.	2 089	19 612	.	125 893	12
.	7 454	.	.	.	26	.	7 480	106 389	13
.	6 394	.	.	.	14 025	.	20 419	285 604	14 15
.	22 651	.	.	.	60 931	.	83 582	192 571	16 17
38 765	.	.	.	[1] 54 662	.	[1] 93 427	.	[1] 141 324	18
46 133	.	.	.	15 263	.	61 396	.	342 530	19
.	31 409	.	.	.	73 121	.	104 530	236 695	20
8 703	.	.	.	.	61 771	.	53 068	223 702	21
.	72 140	.	.	.	51 041	.	123 181	279 224	22 24
51 852	.	.	.	.	538 736	.	486 884	682 404	23 25 26 27 28
22 555	.	.	.	.	8 502	14 053	.	113 008	29
.	30 298	.	.	.	184 208	.	214 506	319 595	30
.	112 188	.	.	.	.	.	112 188	136 948	31
.	14 944	.	.	.	91 122	.	106 066	127 463	32
298 999	.	.	.	.	1 009 782	.	710 783	896 076	33 34
.	66 780	.	.	.	688	.	67 468	410 423	35
12 256	.	.	.	.	18 725	.	6 469	587 628	36
517 237	461 453	87 808	900 946	221 213	2 122 346	214 349	2 872 836	6 912 598	
461 453			87 808		221 213		214 349		
55 784			813 138		1 901 133		2 658 487		

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:14 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Nr.	Bezeichnung der Verkehrsbezirke	Roggen: Ernte im Jahre 1909	Roggen: Güterbewegungsstatistik vom: Verkehr innerhalb der einzelnen Verkehrsbezirke	Roggen: Güterbewegungsstatistik vom: Versand	Roggen: Güterbewegungsstatistik vom: Empfang
1	2	3	4	5	6
1	Provinz Ostpreußen mit Häfen	732 521	40 847	132 991	109 047
2	Provinz Westpreußen mit Häfen	596 237	49 364	95 990	130 591
3	Provinz Pommern	768 449	63 863	103 428	16 667
4	Pommersche Häfen		3 429	2 391	115 490
5	Großh. Mecklenburg usw.	408 467	39 519	61 724	6 251
6	Häfen Rostock, Lübeck, Kiel		2 122	6 173	61 956
7	Prov. Schleswig-Holstein usw.	303 238	15 453	18 611	7 026
8	Elbhäfen		646	2 146	11 728
9	Weserhäfen	1 126 988	1 347	12 812	17 046
10	Emshäfen		671	2 892	3 704
11	Hannover, Braunschweig, Oldenburg und Schaumburg-Lippe		110 842	50 262	31 531
12	Provinz Posen	1 102 004	298 217	150 816	11 019
13	Reg.-Bez. Oppeln	318 832	28 038	20 803	43 153
14	Stadt Breslau	719 159	747	1 374	36 352
15	Reg.-Bez. Breslau und Liegnitz		83 318	59 988	33 149
16	Berlin	1 038 453	2 323	1 606	75 021
17	Provinz Brandenburg		110 084	120 300	26 050
18	Reg.-Bez. Magdeburg und Anhalt	356 484	64 924	32 798	14 446
19	Reg.-Bez. Merseburg, Erfurt und Thüringen	526 009	73 425	54 630	39 210
20	Königreich Sachsen	452 976	136 695	25 771	96 967
21	Provinz Hessen-Nassau, Oberhessen usw.	374 960	24 086	13 128	26 804
22	Ruhrgebiet (Westfalen)	578 906	6 838	11 411	24 278
24	Provinz Westfalen, Waldeck		24 684	32 353	15 188
23	Ruhrgebiet (Rheinprovinz)		12 412	17 832	27 468
25	Rheinprovinz rechts des Rheins usw.	579 354	1 742	9 195	7 082
26	Rheinprovinz links des Rheins und Birkenfeld		43 168	40 011	36 000
27	Saargebiet usw.		1 863	1 789	4 349
28	Duisburg, Hochfeld, Ruhrort		4 728	49 499	14 327
29	Lothringen	48 141	4 391	11 061	1 207
30	Elsaß	48 918	4 028	3 292	4 088
31	Bayerische Pfalz	132 713	6 449	10 499	7 100
32	Großh. Hessen	115 193	19 050	11 719	11 106
33	Großh. Baden	98 633	5 375	2 430	4 874
34	Mannheim und Ludwigshafen		92	2 602	8 186
35	Königreich Württemberg und Hohenzollern	68 326	2 850	3 229	2 508
36	Königreich Bayern r. d. Rheins	853 454	75 455	40 136	9 451
	Überhaupt	11 348 415	1 363 085	1 217 692	1 090 420

[1]) Siehe die Anmerkung auf S. 668.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:14 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

(Tonnen)

Jahre 1909		Seeschiffahrts-verkehr 1909		Binnenschiffahrts-verkehr 1909		Überhaupt		Demnach zur Verwendung	Nr. der Verkehrsbezirke.
Mehr-		Mehr-		Mehr-		Mehr-			
Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand (7+9+11)	Empfang (8+10+12)		
7	8	9	10	11	12	13	14	15	
23 944	.	70 019	.	527	.	94 490	.	638 031	1
.	34 601	124 583	.	55	.	90 037	.	506 200	2
.	26 338	96 936	.	.	2 271	68 327	.	700 122	3 4
.	310	.	2 755	14 281	.	11 216	.	397 251	5 6
2 003	.	.	20 611	.	43 023	.	61 631	364 869	7 8
13 685	.	.	69 354	1 618	.	.	54 051	1 181 039	9 10 11
139 797	.	.	.	48 096	.	187 893	.	914 111	12
.	22 350	.	.	.	.	.	22 350	341 182	13
.	8 139	.	.	17 186	.	9 047	.	710 112	14 15
20 835	.	.	.	.	51 272	.	30 437	1 068 890	16 17
18 352	.	.	.	[1]) 25 864	.	[1]) 44 216	.	[1]) 312 268	18
15 420	.	.	.	.	153	15 267	.	510 742	19
.	71 196	.	.	.	8 029	.	79 225	532 201	20
.	13 676	.	.	.	3 724	.	17 400	392 360	21
4 298	.	.	.	.	1 626	2 672	.	576 234	22 24
29 100	.	.	.	.	210 371	.	181 271	760 625	23 25 26 27 28
9 854	.	.	.	.	3	9 851	.	38 290	29
.	796	.	.	.	1 135	.	1 931	50 849	30
3 399	.	.	.	.	.	3 399	.	129 314	31
613	.	.	.	.	11 495	.	10 882	126 075	32
.	8 028	.	.	.	24 078	.	32 106	130 739	33 34
721	.	.	.	48	.	769	.	67 557	35
30 685	.	.	.	13 322	.	44 007	.	809 447	36
312 706	185 434	291 538	92 720	120 997	357 188	581 191	491 284	11 258 508	
185 434		92 720			120 997	491 284			
127 272		198 818			236 183	89 907			

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:15 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Nr.	Bezeichnung der Verkehrsbezirke	Gerste			
		Ernte im Jahre 1909	Güterbewegungsstatistik vom		
			Verkehr innerhalb der einzelnen Verkehrsbezirke	Versand	Empfang
1	2	3	4	5	6
1	Provinz Ostpreußen mit Häfen.	180 860	17 468	21 042	83 203
2	Provinz Westpreußen mit Häfen	155 995	16 667	70 058	117 343
3	Provinz Pommern.	130 673	13 602	13 086	23 093
4	Pommersche Häfen		152	22 736	8 195
5	Großh. Mecklenburg usw. . . .	62 263	9 533	7 230	15 027
6	Häfen Rostock, Lübeck, Kiel .		450	31 717	7 176
7	Prov. Schleswig-Holstein usw. .	129 016	108 388	4 988	80 114
8	Elbhäfen		1 996	115 225	2 122
9	Weserhäfen	63 660	7 616	394 245	502
10	Emshäfen		1 292	17 064	771
11	Hannover, Braunschweig, Oldenburg und Schaumburg-Lippe		60 295	9 721	532 617
12	Provinz Posen	229 492	38 984	53 046	12 352
13	Reg.-Bez. Oppeln	126 412	14 691	5 356	21 458
14	Stadt Breslau	218 125	1 914	9 758	19 485
15	Reg.-Bez. Breslau und Liegnitz		34 018	32 742	30 255
16	Berlin	173 355	2 048	19 832	44 217
17	Provinz Brandenburg		49 164	42 183	28 265
18	Reg.-Bez. Magdeburg und Anhalt	203 944	120 223	165 197	14 873
19	Reg.-Bez. Merseburg, Erfurt und Thüringen	396 027	105 632	27 622	96 382
20	Königreich Sachsen	57 429	62 445	10 765	72 221
21	Provinz Hessen-Nassau, Oberhessen usw.	84 244	27 979	7 122	25 796
22	Ruhrgebiet (Westfalen). . . .	25 899	1 591	720	68 916
24	Provinz Westfalen, Waldeck .		131 591	19 732	68 565
23	Ruhrgebiet (Rheinprovinz) . .		6 681	14 743	45 361
25	Rheinprovinz rechts des Rheins usw.	65 965	3 091	12 193	7 167
26	Rheinprovinz links des Rheins und Birkenfeld		50 057	18 637	53 152
27	Saargebiet usw.		123	27	2 522
28	Duisburg, Hochfeld, Ruhrort .		6 031	154 376	535
29	Lothringen	6 982	886	343	1 755
30	Elsaß	102 667	21 907	23 206	4 632
31	Bayerische Pfalz	70 000	16 444	14 507	24 895
32	Großh. Hessen	88 341	30 253	39 023	12 213
33	Großh. Baden	112 001	36 672	13 842	41 875
34	Mannheim und Ludwigshafen .		6 871	48 800	15 356
35	Königreich Württemberg und Hohenzollern	190 218	27 171	9 912	38 341
36	Königreich Bayern r. d. Rheins	622 048	257 419	65 522	140 604
	Überhaupt	3 495 616	1 291 345	1 516 318	1 761 356

[1]) Siehe die Anmerkung auf S. 668.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:14 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

(Tonnen)

Jahre 1909 Mehr- Versand	Jahre 1909 Mehr- Empfang	Seeschiffahrtsverkehr 1909 Mehr- Versand	Seeschiffahrtsverkehr 1909 Mehr- Empfang	Binnenschiffahrtsverkehr 1909 Mehr- Versand	Binnenschiffahrtsverkehr 1909 Mehr- Empfang	Überhaupt Mehr- Versand (7+9+11)	Überhaupt Mehr- Empfang (8+10+12)	Demnach zur Verwendung	Nr. der Verkehrsbezirke
7	8	9	10	11	12	13	14	15	
.	62 161	6 185	.	6 836	.	.	49 140	230 000	1
.	47 285	34 847	.	.	6 054	.	18 492	174 487	2
4 534	.	.	8 209	4 662	.	987	.	129 686	3 4
16 744	.	.	42 816	.	7 437	.	33 509	95 772	5 6
37 977	.	.	1 008 286	83 396	.	.	886 913	1 015 929	7 8
.	112 860	.	655 100	158 746	.	.	609 214	672 874	9 10 11
40 694	.	.	.	3 605	.	44 299	.	185 193	12
.	16 102	.	.	4 825	.	.	11 277	137 689	13
.	7 240	.	.	8 097	.	857	.	217 268	14 15
.	10 467	.	.	.	105 949	.	116 416	289 771	16 17
150 324	.	.	.	[1]) 15 486	.	[1]) 165 810	.	[1]) 38 134	18
.	68 760	.	.	.	2 673	.	71 433	467 460	19
.	61 456	.	.	.	35 678	.	97 134	154 563	20
.	18 674	.	.	.	27 480	.	46 154	130 398	21
.	117 029	.	.	.	177 449	.	294 478	320 377	22 24
91 239	.	.	.	.	342 233	.	250 994	316 959	23 25 26 27 28
.	1 412	.	.	.	20	.	1 432	8 414	29
18 574	.	.	.	.	4 371	14 203	.	88 464	30
.	10 388	.	.	.	.	.	10 388	80 388	31
26 810	.	.	.	.	4 423	22 387	.	65 954	32
5 411	.	.	.	.	76 708	.	71 297	183 298	33 34
.	28 429	.	.	.	1 259	.	29 688	219 906	35
.	75 082	.	.	.	28 429	.	103 511	725 559	36
392 307	637 345	41 032	1 714 411	285 653	820 163	248 543	2 701 470	5 948 543	
	392 307		41 032		285 653		248 543		
	245 038		1 673 379		534 510		2 452 927		

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:15 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Nr.	Bezeichnung der Verkehrsbezirke	Hafer			
		Ernte im Jahre 1909	Güterbewegungsstatistik vom		
			Verkehr innerhalb der einzelnen Verkehrsbezirke	Versand	Empfang
1	2	3	4	5	6
1	Provinz Ostpreußen mit Häfen	621 973	17 006	75 793	168 522
2	Provinz Westpreußen mit Häfen	299 824	12 570	33 313	56 118
3	Provinz Pommern	599 423	24 881	74 845	3 172
4	Pommersche Häfen		800	3 522	53 134
5	Großh. Mecklenburg usw.	368 022	20 580	56 529	1 439
6	Häfen Rostock, Lübeck, Kiel		734	6 547	31 228
7	Prov. Schleswig-Holstein usw.	511 800	21 322	19 968	9 724
8	Elbhäfen		1 716	3 462	21 521
9	Weserhäfen	718 697	990	13 613	2 430
10	Emshäfen		197	1 645	310
11	Hannover, Braunschweig, Oldenburg und Schaumburg-Lippe		45 192	12 365	34 347
12	Provinz Posen	296 369	23 255	34 418	3 290
13	Reg.-Bez. Oppeln	289 455	25 930	17 957	5 454
14	Stadt Breslau	530 989	938	362	45 797
15	Reg.-Bez. Breslau und Liegnitz		25 196	47 693	9 298
16	Berlin	520 218	9 892	16 657	106 506
17	Provinz Brandenburg		17 401	45 642	21 120
18	Reg.-Bez. Magdeburg und Anhalt	294 674	27 997	33 085	5 137
19	Reg.-Bez. Merseburg, Erfurt und Thüringen	584 226	32 734	8 211	31 976
20	Königreich Sachsen	444 070	55 639	15 384	41 903
21	Provinz Hessen-Nassau, Oberhessen usw.	418 415	35 297	13 497	12 894
22	Ruhrgebiet (Westfalen)	382 617	3 506	1 580	89 579
24	Provinz Westfalen, Waldeck		28 530	10 573	31 731
23	Ruhrgebiet (Rheinprovinz)		17 849	19 052	64 304
25	Rheinprovinz rechts des Rheins usw.	591 243	2 176	7 353	12 628
26	Rheinprovinz links des Rheins und Birkenfeld		34 486	22 182	31 196
27	Saargebiet usw.		773	445	17 255
28	Duisburg, Hochfeld, Ruhrort		1 288	174 685	1 369
29	Lothringen	153 857	11 760	9 886	18 976
30	Elsaß	57 171	14 521	16 166	21 126
31	Bayerische Pfalz	76 253	2 982	3 318	6 783
32	Großh. Hessen	61 930	4 126	6 628	13 468
33	Großh. Baden	144 842	23 503	22 389	20 072
34	Mannheim und Ludwigshafen		872	58 243	2 874
35	Königreich Württemberg und Hohenzollern	294 869	41 396	41 869	13 281
36	Königreich Bayern r. d. Rheins	864 879	139 302	98 110	21 413
	Überhaupt	9 125 816	727 337	1 026 987	1 031 375

[1]) Siehe die Anmerkung auf S. 668.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:14 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

(Tonnen)

Jahre 1909 Mehr- Versand	Jahre 1909 Mehr- Empfang	Seeschiffahrtsverkehr 1909 Mehr- Versand	Seeschiffahrtsverkehr 1909 Mehr- Empfang	Binnenschiffahrtsverkehr 1909 Mehr- Versand	Binnenschiffahrtsverkehr 1909 Mehr- Empfang	Überhaupt Mehr- Versand (7+9+11)	Überhaupt Mehr- Empfang (8+10+12)	Demnach zur Verwendung	Nr. der Verkehrsbezirke
7	8	9	10	11	12	13	14	15	
.	92 729	141 088	.	.	324	48 035	.	573 938	1
.	22 805	38 609	.	7	.	15 811	.	284 013	2
22 061	.	23 076	.	22 928	.	68 065	.	531 358	3 4
30 409	.	.	4 425	3 820	.	29 804	.	338 218	5 6
.	7 815	.	102 168	17 983	.	.	92 000	603 800	7 8
.	9 464	.	60 147	26 876	.	.	42 735	761 432	9 10 11
31 128	.	.	.	3 131	.	34 259	.	262 110	12
12 503	.	.	.	2 307	.	14 810	.	274 645	13
.	7 040	.	.	54 672	.	47 632	.	483 357	14 15
.	65 327	.	.	.	101 025	.	166 352	686 570	16 17
27 948	.	.	.	[1])27	.	[1])27 975	.	[1])266 699	18
.	23 765	.	.	.	.	.	23 765	607 991	19
.	26 519	.	.	.	3 823	.	30 342	474 412	20
603	.	.	.	.	17 211	.	16 608	435 023	21
.	109 157	.	.	.	26 787	.	135 944	518 561	22 24
96 965	.	.	.	.	241 855	.	144 890	736 133	23 25 26 27 28
.	9 090	.	.	.	470	.	9 560	163 417	29
.	4 960	.	.	.	31 226	.	36 186	93 357	30
.	3 465	.	.	.	.	.	3 465	79 718	31
.	6 840	.	.	.	8 158	.	14 998	76 928	32
57 686	.	.	.	.	86 937	.	29 251	174 093	33 34
28 588	.	.	.	874	.	29 462	.	265 407	35
76 697	.	.	.	8 513	.	85 210	.	779 669	36
384 588	388 976	202 773	166 740	141 138	517 816	401 063	746 096	9 470 849	
	384 588	166 740			141 138		401 063		
	4 388	36 033			376 678		345 033		

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:14 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Nr.	Bezeichnung der Verkehrsbezirke	Mehl, Mühlen-Güterbewegungsstatistik		
		Verkehr innerhalb der einzelnen Verkehrsbezirke	Versand	Empfang
1	2	3	4	5
1	Provinz Ostpreußen mit Häfen .	95 643	81 511	137 960
2	Provinz Westpreußen mit Häfen	94 907	236 488	302 172
3	Provinz Pommern	49 152	34 673	116 957
4	Pommersche Häfen	1 745	140 316	42 310
5	Großh. Mecklenburg usw. . . .	16 610	35 331	45 918
6	Häfen Rostock, Lübeck, Kiel .	1 081	27 680	40 503
7	Prov. Schleswig-Holstein usw. .	46 631	25 433	135 539
8	Elbhäfen	30 090	333 936	46 266
9	Weserhäfen	3 519	118 587	9 983
10	Emshäfen	747	1 930	4 124
11	Hannover, Braunschweig, Oldenburg und Schaumburg-Lippe	162 869	175 953	227 534
12	Provinz Posen	183 533	165 873	201 540
13	Reg.-Bez. Oppeln	80 436	34 449	128 794
14	Stadt Breslau	990	50 755	39 966
15	Reg.-Bez. Breslau und Liegnitz	98 165	93 098	155 914
16	Berlin	1 909	55 063	111 161
17	Provinz Brandenburg	101 831	117 634	185 936
18	Reg.-Bez. Magdeburg und Anhalt	120 650	157 648	84 889
19	Reg.-Bez. Merseburg, Erfurt und Thüringen	164 456	65 540	232 068
20	Königreich Sachsen	351 857	120 773	186 944
21	Provinz Hessen-Nassau, Oberhessen usw.	113 615	48 100	141 242
22	Ruhrgebiet (Westfalen) . . .	48 520	54 087	147 787
24	Provinz Westfalen, Waldeck .	67 898	41 884	138 965
23	Ruhrgebiet (Rheinprovinz) . .	45 205	108 018	143 039
25	Rheinprovinz rechts des Rheins usw.	15 702	38 603	62 770
26	Rheinprovinz links des Rheins und Birkenfeld	131 284	134 872	144 798
27	Saargebiet usw.	11 153	4 393	48 478
28	Duisburg, Hochfeld, Ruhrort .	2 145	190 750	12 216
29	Lothringen	22 236	8 286	79 978
30	Elsaß	73 621	104 738	39 471
31	Bayerische Pfalz	41 469	56 147	60 967
32	Großh. Hessen	46 291	89 951	70 955
33	Großh. Baden	63 139	94 350	114 757
34	Mannheim und Ludwigshafen .	4 183	373 835	8 084
35	Königreich Württemberg und Hohenzollern	50 273	32 930	121 443
36	Königreich Bayern r. d. Rheins	183 999	47 311	183 252
	Überhaupt	2 527 554	3 500 926	3 954 680

[1]) Siehe die Anmerkung auf S. 668.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:14 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

erzeugnisse, Kleie (Tonnen)

vom Jahre 1909		Seeschiffahrtsverkehr 1909		Binnenschiffahrtsverkehr 1909		Überhaupt		Nr. der Verkehrsbezirke
Mehr-		Mehr-		Mehr-		Mehr-		
Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand (6+8+10)	Empfang (7+9+11)	
6	7	8	9	10	11	12	13	
.	56 449	44 401	.	.	932	.	12 980	1
.	65 684	11 018	.	.	37 243	.	1 909	2
15 722	.	.	43 000	13 057	.	.	14 221	3, 4
.	23 410	31 288	.	6 025	.	13 903	.	5, 6
177 564	.	97 078	.	67 699	.	342 341	.	7, 8
54 829	.	48 771	.	21 044	.	124 644	.	9, 10, 11
.	35 667	.	.	14 311	.	.	21 356	12
.	94 345	.	.	423	.	.	93 922	13
.	52 027	.	.	12 918	.	.	39 109	14, 15
.	124 400	.	.	.	92 635	.	217 035	16, 17
72 759	.	.		[1]) 4 362	.	[1]) 77 121	.	18
.	166 528	.	.	4 500	.	.	162 028	19
.	66 171	.	.	.	24 833	.	91 004	20
.	93 142	.	.	.	39 089	.	132 231	21
.	190 781	.	.	.	20 635	.	211 416	22, 24
65 335	.	.	.		.	75 236	.	23, 25, 26, 27, 28
.	71 692	.	.	.	6 821	.	78 513	29
65 267	.	.	.	.	5 162	60 105	.	30
.	4 820	.	.	.	.	.	4 820	31
18 996	.	.	.	.	17 465	1 531	.	32
345 344	.	.	.	20 329	.	365 673	.	33, 34
.	88 513	.	.	85	.	.	88 428	35
.	135 941	.	.	.	14 345	.	150 286	36
815 816	1 269 570	232 556	43 000	174 654	259 160	1 060 554	1 409 258	
	815 816	43 000			174 654		1 060 554	
	453 754	189 556			84 506		348 704	

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:16 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Generated on 2019-07-31 14:16 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	Weizen		Roggen		Gerste		Hafer		Mehl usw. Kleie	
	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang
	Tonnen									
Über die Landgrenzen hat Deutschland im Verkehr mit:										
Rußland	426	64 871	843	5 085	1	96 745	.	122 430	72	141 494
Polen	1 555	20 821	27 981	819	76	25 178	478	3 769	1 091	225 076
Galizien usw.	266	5 055	1 313	2 260	3	7 495	16	97	75	44 469
Rumänien	.	2 334	.	.	.	397	.	60	3	1 216
Ungarn usw.	1	738	54	52	1	44 292	11	152	9	6 354
Serbien	1	716	.	.	.	1 194	.	73	3	20
Böhmen	4 917	269	19 282	59	81	44 137	362	95	2 256	6 306
dem übrigen Österreich	9 097	1 298	34 927	107	1 196	27 964	1 524	311	2 345	24 053
der Schweiz	134 273	307	13 883	73	7 973	110	114 924	275	42 638	6 673
Italien	10	90	.	.	11	39	51	10	45	607
Frankreich	50	168	25	2	1	511	14	301	1 463	8 119
Luxemburg	4 645	1 328	331	1 870	2 464	566	403	2 068	4 053	5 534
Belgien	636	6 836	6 681	443	23	4 037	2 900	7 406	332	15 028
den Niederlanden	6 807	4 059	31 520	3 757	262	3 290	6 533	2 090	10 903	37 383
Dänemark	2 001	10	5 140	192	45	1 215	7 553	20	3 994	589
Überhaupt	164 685	108 900	141 980	14 719	12 137	257 170	134 769	139 157	69 282	522 921
dazu mit durchgehenden Frachtbriefen im Verkehr mit England und Schweden	.	1	11	.	.	5	10	10	114	229
	164 685	108 901	141 991	14 719	12 137	257 175	134 779	139 167	69 396	523 150

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Generated on 2019-07-31 14:16 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Wasserstraße und Zollgrenzstelle	Weizen		Roggen		Gerste		Hafer		Mehl usw. Kleie	
	Mehr-		Mehr-		Mehr-		Mehr-		Mehr-	
	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang
	Tonnen									
Über die Zollgrenzen der Wasserstraßen hat Deutschland:										
auf der Memel bei Schmalleningken	13	.	966	.	.	859	.	343	.	100
„ „ Weichsel bei Thorn . . .	.	5 713	.	571	.	.	.	.	.	41 762
„ dem Goplosee bei Zlotowo . .	.	12	.	.	.	465	.	.	.	.
„ der Elbe bei Schandau . . .	18 567	.	800	.	.	56 081	.	239	915	.
„ den Niederländischen Kanälen bei Frensdorf u. Eschebrügge	.	1 533	.	56	.	705	.	602	37	.
„ dem Rhein bei Emmerich . . .	.	1 893 378	.	239 628	.	443 413	.	381 882	.	39 819
„ „ Rhein-Spoykanal b. Keeken	.	.	.	191	.	1 656	.	32	.	.
„ „ Rhein-Marnekanal bei Lagarde	.	.	.	.	.	.	.	.	.	190
„ der Donau bei Passau	.	20 109	831	.	.	31 432	.	216	.	3 637
„ den Grenzzollstellen am Bodensee	1 032	.	1 666	.	101	.	6 636	.	50	.
Überhaupt .	19 612	1 920 745	4 263	240 446	101	534 611	6 636	383 314	1 002	85 508
		1 901 133		236 183		534 510		376 678		84 506

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Weizen und Spelz haben geerntet	1907	1908	1909
	Tonnen		
Vbz. 36 (Bayern r. d. Rh.)	566 794	571 501	581 159
„ 19 (Rbz. Merseburg und Thüringen)	315 479	370 972	403 926
„ 35 (Württemberg u. Hohenzollern)	308 818	290 072	342 955
„ 1 u. 2 (Prov. Ost- u. Westpreußen)	166 255	280 548	305 237
„ 9, 10 u. 11 (Prov. Hannover, Oldenburg, Braunschweig usw.)	259 421	293 882	288 407
„ 14 u. 15 (Rbz. Breslau und Liegnitz)	265 754	275 009	265 185
„ 18 (Rbz. Magdeburg und Anhalt)	211 080	219 274	234 751
„ 23, 25, 26, 27 u. 28 (Rheinprovinz)	240 643	196 189	195 520
„ 33 u. 34 (Großh. Baden)	172 781	155 345	185 293
„ 21 (Hessen-Nassau und Oberhessen)	180 351	183 185	170 634
„ 22 u. 24 (Prov. Westfalen, Waldeck und Lippe)	160 935	176 895	156 043
„ 12 (Prov. Posen)	150 189	168 428	145 505
„ 20 (Königreich Sachsen)	120 021	144 779	132 165
„ 3 u. 4 (Prov. Pommern)	104 303	142 762	127 087
„ 29 (Lothringen)	142 983	113 178	127 061
„ 5 u. 6 (Mecklenburg)	83 116	122 625	120 844
„ 7 u. 8 (Prov. Schleswig-Holstein u. Elbhäfen)	111 790	135 018	113 195
„ 16 u. 17 (Berlin u. Prov. Brandenburg)	98 069	128 495	108 989
„ 30 (Elsaß)	118 199	93 083	105 089
„ 13 (Rbz. Oppeln)	111 082	107 376	98 909
„ 31 (Pfalz)	26 116	23 818	24 760
„ 32 (Großh. Hessen ohne Oberhessen)	23 235	19 531	21 397
Mit der Eisenbahn haben mehr versandt als empfangen:			
Vbz. 33 u. 34 (Baden)	342 456	257 923	298 999
„ 23, 25, 26, 27 u. 28 (Rheinprovinz)	67 248	41 313	51 852
„ 19 (Rbz. Merseburg u. Thüringen)	18 732	56 294	46 133
„ 18 (Rbz. Magdeburg und Anhalt)	51 931	21 470	38 765
„ 29 (Lothringen)	14 833	18 881	22 555
„ 12 (Prov. Posen)	14 245	32 137	21 701
„ 7 u. 8 (Prov. Schleswig-Holstein u. Elbhäfen)	12 657	15 525	16 273
„ 36 (Bayern r. d. Rh.)	2 342	27 280	12 256
„ 21 (Hessen-Nassau und Oberhessen)	4 772	6 751	8 703
dagegen mehr empfangen als versandt:			
Vbz. 3 u. 4 (Prov. Pommern)	2 717	10 721	798
„ 9, 10, 11 (Hannover usw., Weser- und Emshäfen)	5 849	[1]) + 3 971	6 088

[1]) Das Minuszeichen (—) bedeutet, daß in dem bezeichneten Vorjahr mit der Eisenbahn weniger, das Pluszeichen (+), daß mehr versandt als empfangen ist.

Generated on 2019-07-31 14:15 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Weizen und Spelz	1907	1908	1909
	Tonnen		
Vbz. 14 u. 15 (Rbz. Breslau u. Liegnitz)	+ 2 238	7 172	6 394
„ 13 (Rbz. Oppeln)	80	1 858	7 454
„ 5 u. 6 (Mecklenburg, Lübeck usw.)	8 455	7 628	12 107
„ 32 (Großh. Hessen ohne Oberhess.)	+ 3 359	12 258	14 944
„ 16 u. 17 (Brandenburg)	16 948	11 389	22 651
„ 30 (Elsaß)	+ 15 680	10 185	30 298
„ 20 (Königreich Sachsen)	38 277	42 800	31 409
„ 35 (Württemberg u. Hohenzollern)	111 398	71 859	66 780
„ 22 u. 24 (Westfalen, Waldeck usw.)	75 771	58 990	72 140
„ 1 u. 2 (Prov. Ost- u. Westpreußen)	396	3 197	78 202
„ 31 (Pfalz)	125 073	102 951	112 188

Werden die auf S. 669 Sp. 15 ermittelten Mengen als Bedarf der einzelnen Verkehrsbezirke angesehen, so hat die Ernte in Prozenten des Bedarfs betragen in den Jahren:

	1907	1908	1909
	Prozente		
Vbz. 18 (Rbz. Magdeburg und Herzogtum Anhalt)	87	115	[1]) 166
„ 19 (Rbz. Merseburg und Thüringen)	106	118	118
„ 12 (Prov. Posen)	109	123	116
„ 3 u. 4 (Prov. Pommern)	144	124	115
„ 29 (Lothringen)	74	99	113
„ 1 u. 2 (Prov. Ost- und Westpreußen)	80	96	101
„ 36 (Bayern r. d. Rh.)	93	105	99
„ 13 (Rbz. Oppeln)	100	77	93
„ 14 u. 15 (Rbz. Breslau und Liegnitz)	96	75	93
„ 35 (Württemberg und Hohenzollern)	73	80	84
„ 21 (Prov. Hessen-Nassau und Oberhessen)	83	92	76
„ 5 u. 6 (Mecklenburg)	60	75	72
„ 9, 10 u. 11 (Pr. Hann., Oldenb., Braunschw. usw.)	82	86	70
„ 16 u. 17 (Brandenburg)	54	71	57
„ 22 u. 24 (Prov. Westfalen, Waldeck usw.)	53	63	56
„ 20 (Königreich Sachsen)	49	62	56
„ 30 (Elsaß)	41	40	33
„ 23, 25, 26, 27 u. 28 (Rheinprovinz)	54	35	29
„ 33 u. 34 (Baden)	21	22	21
„ 31 (Pfalz)	16	19	18
„ 32 (Großherzogtum Hessen ohne Oberhessen)	23	19	17
„ 7 u. 8 (Prov. Schleswig-Holstein)	21	20	16
Verkehrsbezirke 1 bis 36 zusammen	62	67	62

[1]) Ungenau; siehe die Anmerkung auf S. 668.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:15 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Roggen haben geerntet	1907	1908	1909
	Tonnen		
Vbz. 1 u. 2 (Prov. Ost- u. Westpreußen)	1 175 322	1 337 573	1 328 758
„ 9, 10 u. 11 (Prov. Hannover, Oldenburg, Braunschweig usw.) . .	899 049	1 045 721	1 126 988
„ 12 (Prov. Posen).	999 841	1 127 479	1 102 004
„ 16 u. 17 (Brandenburg)	861 316	1 024 429	1 038 453
„ 36 (Bayern r. d. Rh.)	833 928	809 276	853 454
„ 3 u. 4 (Prov. Pommern)	635 943	804 012	768 449
„ 14 u. 15 (Rbz. Breslau und Liegnitz)	588 807	635 232	719 159
„ 23, 25, 26, 27 u. 28 (Rheinprovinz) .	529 445	483 376	579 354
„ 22 u. 24 (Westfalen, Waldeck usw.)	437 302	531 017	578 906
„ 19 (Rbz. Merseburg u. Thüringen)	451 684	544 614	526 009
„ 20 (Königreich Sachsen)	394 181	431 737	452 976
„ 5 u. 6 (Mecklenburg)	345 831	366 914	408 467
„ 21 (Hessen-Nassau u. Oberhessen)	303 463	310 522	374 960
„ 18 (Rbz. Magdeburg und Anhalt) .	314 592	330 329	356 484
„ 13 (Rbz. Oppeln)	246 691	283 451	318 832
„ 7 u. 8 (Prov. Schleswig-Holstein)	271 361	279 150	303 238
„ 31 (Pfalz)	120 219	93 573	132 713
„ 32 (Großherzogtum Hessen) . . .	112 148	87 460	115 193
„ 33 u. 34 (Baden)	83 618	70 516	98 633
„ 35 (Württemberg u. Hohenzollern)	61 089	61 368	68 326
„ 30 (Elsaß)	49 191	42 073	48 918
„ 29 (Lothringen)	42 838	37 052	48 141
Mit der Eisenbahn haben mehr versandt als empfangen:			
Vbz. 12 (Prov. Posen).	129 484	173 537	139 797
„ 36 (Bayern r. d. Rh.)	20 462	27 618	30 685
„ 23, 25, 26, 27 u. 28 (Rheinprovinz) .	42 535	17 575	29 100
„ 16 u. 17 (Prov. Brandenburg) . .	10 729	41 724	20 835
„ 18 (Rbz. Magdeburg und Anhalt) .	41 502	27 005	18 352
„ 19 (Rbz. Merseburg u. Thüringen)	— 13 092	24 498	15 420
„ 9, 10 u. 11 (Hannover, Oldenburg, Braunschweig, Weser- u. Emsh.)	— 18 685	— 8 877	13 685
„ 29 (Lothringen)	7 539	4 610	9 854
„ 22 u. 24 (Westfalen, Waldeck usw.)	— 26 321	10 840	4 298
„ 31 (Pfalz)	5 239	— 318	3 399
„ 7 u. 8 (Prov. Schleswig-Holstein und Elbhäfen)	11 461	12 558	2 003
„ 35 (Württemberg u. Hohenzollern)	— 1 562	— 210	721
„ 32 (Großh. Hessen ohne Oberhessen)	246	— 3 546	613

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:17 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Roggen	1907	1908	1909
	Tonnen		
dagegen mehr empfangen als versandt:			
Vbz. 5 u. 6 (Mecklenburg)	1 188	2 950	310
„ 30 (Elsaß)	371	891	796
„ 33 u. 34 (Baden)	7 214	1 823	8 028
„ 14 u. 15 (Rbz. Breslau u. Liegnitz)	34 851	21 971	8 139
„ 1 u. 2 (Prov. Ost- u. Westpreußen)	20 355	6 560	10 657
„ 21 (Prov. Hessen-Nassau und Oberhessen)	16 151	13 344	13 676
„ 13 (Rbz. Oppeln)	22 192	48 813	22 350
„ 3 u. 4 (Prov. Pommern)	16 854	42 431	26 338
„ 20 (Königreich Sachsen)	93 861	112 847	71 196

Werden die auf S. 671 Sp. 15 ermittelten Mengen als Bedarf der einzelnen Verkehrsbezirke angesehen, so hat die Ernte in Prozenten des Bedarfs betragen:

	1907	1908	1909
	Prozente		
Vbz. 29 (Lothringen)	110	87	126
„ 12 (Prov. Posen)	134	136	121
„ 1 u. 2 (Prov. Ost- und Westpreußen)	106	115	116
„ 18 (Rbz. Magdeburg u. Anhalt)	86	102	[1] 114
„ 3 u. 4 (Prov. Pommern)	114	124	110
„ 36 (Bayern r. d. Rh.)	102	105	105
„ 19 (Rbz. Merseburg und Thüringen)	97	105	103
„ 5 u. 6 (Mecklenburg)	100	104	103
„ 31 (Pfalz)	105	100	103
„ 14 u. 15 (Rbz. Breslau und Liegnitz)	98	100	101
„ 35 (Württemberg und Hohenzollern)	97	100	101
„ 22 u. 24 (Westfalen, Waldeck usw.)	91	101	100
„ 16 u. 17 (Brandenburg)	79	86	97
„ 30 (Elsaß)	88	100	96
„ 21 (Hessen-Nassau und Oberhessen)	94	96	96
„ 9, 10 u. 11 (Prov. Hannover, Oldenburg, Braunschweig usw.)	90	93	95
„ 13 (Rbz. Oppeln)	92	85	93
„ 32 (Großherzogtum Hessen ohne Oberhessen)	93	85	91
„ 20 (Königreich Sachsen)	78	78	85
„ 7 u. 8 (Schleswig-Holstein)	89	79	83
„ 23, 25, 26, 27 u. 28 (Rheinprovinz)	73	74	76
„ 33 u. 34 (Baden)	80	75	75
Verkehrsbezirke 1 bis 36 zusammen	95	100	101

[1] Ungenau; siehe die Anmerkung auf S. 668.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:16 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Gerste haben geerntet	1907	1908	1909
	Tonnen		
Vbz. 36 (Bayern r. d. Rh.)	571 158	570 990	622 048
„ 19 (Rbz. Merseburg u. Thüringen)	437 355	321 467	396 027
„ 1 u. 2 (Prov. Ost- u. Westpreußen)	373 281	322 345	336 855
„ 12 (Prov. Posen)	241 410	224 394	229 492
„ 14 u. 15 (Rbz. Breslau u. Liegnitz)	202 374	193 421	218 125
„ 18 (Rbz. Magdeburg und Anhalt)	215 769	166 057	203 944
„ 35 (Württemberg u. Hohenzollern)	171 483	144 239	190 218
„ 16 u. 17 (Brandenburg)	161 457	151 180	173 355
„ 3 u. 4 (Prov. Pommern)	124 194	124 546	130 673
„ 7 u. 8 (Schleswig-Holstein usw. und Elbhäfen)	140 745	122 968	129 016
„ 13 (Rbz. Oppeln)	113 902	113 801	126 412
„ 33 u. 34 (Baden)	98 465	83 354	112 001
„ 30 (Elsaß)	91 279	73 337	102 667
„ 32 (Großh. Hessen ohne Oberhessen)	95 741	70 261	88 341
„ 21 (Hessen-Nassau u. Oberhessen)	79 643	69 590	84 244
„ 31 (Pfalz)	67 199	54 639	70 000
„ 23, 25, 26, 27 u. 28 (Rheinprovinz)	63 535	56 705	65 965
„ 9, 10, 11 (Prov. Hannover, Oldenburg, Braunschweig usw.)	81 129	55 861	63 660
„ 5 u. 6 (Mecklenburg)	67 903	58 022	62 263
„ 20 (Königreich Sachsen)	62 329	51 807	57 429
„ 22 u. 24 (Westfalen, Waldeck usw.)	29 861	24 618	25 899
„ 29 (Lothringen)	7 533	6 283	6 982
Mit der Eisenbahn haben mehr versandt als empfangen:			
Vbz. 18 (Rbz. Magdeburg und Anhalt)	125 064	127 959	150 324
„ 23, 25, 26, 27 u. 28 (Rheinprovinz)	103 991	84 386	91 239
„ 12 (Posen)	40 709	79 672	40 694
„ 7 u. 8 (Prov. Schleswig-Holstein u. Elbhäfen)	20 430	21 711	37 977
„ 32 (Großherzogtum Hessen)	34 571	12 579	26 810
„ 30 (Elsaß)	9 154	3 969	18 574
„ 5 u. 6 (Mecklenburg)	11 848	11 451	16 744
„ 33 u. 34 (Baden)	6 297	22 738	5 411
„ 3 u. 4 (Prov. Pommern)	1 676	— 91	4 534
dagegen mehr empfangen als versandt:			
Vbz. 29 (Lothringen)	548	582	1 412
„ 14 u. 15 (Rbz. Breslau u. Liegnitz)	3 331	6 184	7 240
„ 31 (Pfalz)	12 336	19 043	10 388
„ 16 u. 17 (Brandenburg)	11 143	+ 8 435	10 467

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:16 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Gerste	1907	1908	1909
	Tonnen		
Vbz. 13 (Rbz. Oppeln)	15 416	11 271	16 102
„ 21 (Hessen-Nassau und Oberhessen)	26 776	20 372	18 674
„ 35 (Württemberg u. Hohenzollern)	33 062	33 431	28 429
„ 20 (Königreich Sachsen)	70 327	63 964	61 456
„ 19 (Rbz. Merseburg u. Thüringen)	62 672	80 879	68 760
„ 36 (Bayern r. d. Rh.)	92 296	81 847	75 082
„ 1 u. 2 (Prov. Ost- u. Westpreußen)	86 956	78 059	109 446
„ 9, 10 u. 11 (Prov. Hannover, Oldenburg, Braunschweig usw.)	71 262	81 337	112 860
„ 22 u. 24 (Westfalen, Waldeck usw.)	125 038	100 602	117 029

Werden die auf S. 673 Sp. 15 ermittelten Mengen als Bedarf der einzelnen Verkehrsbezirke angesehen, so hat die Ernte in Prozenten des Bedarfs betragen:

	1907	1908	1909
	Prozente		
Vbz. 32 (Großherzogtum Hessen ohne Oberhessen)	160	101	134
„ 12 (Prov. Posen)	137	218	124
„ 30 (Elsaß)	105	100	116
„ 3 u. 4 (Pommern)	118	123	101
„ 14 u. 15 (Rbz. Breslau und Liegnitz)	106	116	100
„ 13 (Rbz. Oppeln)	102	97	92
„ 31 (Pfalz)	84	74	87
„ 36 (Bayern r. d. Rh.)	82	86	86
„ 35 (Württemberg und Hohenzollern)	84	81	86
„ 18 (Rbz. Magdeburg und Anhalt)	110	86	[1]).
„ 19 (Rbz. Merseburg und Thüringen)	87	80	85
„ 1 u. 2 (Prov. Ost- und Westpreußen)	87	95	83
„ 29 (Lothringen)	84	66	83
„ 5 u. 6 (Mecklenburg)	40	76	65
„ 21 (Hessen-Nassau und Oberhessen)	65	64	65
„ 33 u. 34 (Baden)	59	52	61
„ 16 u. 17 (Brandenburg)	58	56	60
„ 20 (Königreich Sachsen)	25	24	37
„ 23, 25, 26, 27 u. 28 (Rheinprovinz)	21	19	21
„ 7 u. 8 (Schleswig-Holstein)	22	18	12
„ 9, 10 u. 11 (Prov. Hannover, Oldenburg, Braunschweig)	35	22	9
„ 22 u. 24 (Westfalen, Waldeck usw.)	11	10	8
Verkehrsbezirke 1 bis 36 zusammen	67	64	59

[1]) Nicht zu berechnen; siehe die Anmerkung auf S. 668.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:16 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Hafer haben geerntet	1907	1908	1909
	Tonnen		
Vbz. 1 u. 2 (Prov. Ost- u. Westpreußen)	913 689	764 975	921 797
„ 36 (Bayern r. d. Rh.)	744 867	711 881	864 879
„ 9, 10 u. 11 (Prov. Hannover, Oldenburg, Braunschweig usw.)	847 162	622 093	718 697
„ 3 u. 4 (Pommern)	581 372	556 121	599 423
„ 23, 25, 26, 27 u. 28 (Rheinprovinz)	568 383	500 908	591 243
„ 19 (Rbz. Merseburg und Thüringen)	674 109	465 993	584 226
„ 14 u. 15 (Rbz. Breslau u. Liegnitz)	491 584	438 684	530 989
„ 16 u. 17 (Brandenburg)	493 639	427 793	520 218
„ 7 u. 8 (Prov. Schleswig-Holstein)	541 022	467 566	511 800
„ 20 (Königreich Sachsen)	483 574	406 176	444 070
„ 21 (Hessen-Nassau u. Oberhessen)	401 803	315 826	418 415
„ 22 u. 24 (Westfalen, Waldeck usw.)	437 961	322 381	382 617
„ 5 u. 6 (Mecklenburg)	391 908	335 294	368 022
„ 12 (Prov. Posen)	298 287	272 382	296 369
„ 35 (Württemberg u. Hohenzollern)	248 760	217 996	294 864
„ 18 (Rbz. Magdeburg und Anhalt)	346 530	235 597	294 674
„ 13 (Rbz. Oppeln)	262 046	239 283	289 455
„ 29 (Lothringen)	139 228	124 532	153 857
„ 33 u. 34 (Baden)	119 251	114 789	144 842
„ 31 (Pfalz)	63 215	58 473	76 253
„ 32 (Großh. Hessen ohne Oberhessen)	56 657	53 438	61 930
„ 30 (Elsaß)	44 091	42 652	57 171
Mit der Eisenbahn haben mehr versandt als empfangen:			
Vbz. 23, 25, 26, 27 u. 28 (Rheinprovinz)	62 754	69 533	96 965
„ 36 (Bayern r. d. Rh.)	41 252	35 821	76 697
„ 33 u. 34 (Baden)	36 408	43 079	57 686
„ 12 (Posen)	51 885	42 404	31 128
„ 5 u. 6 (Mecklenburg)	32 243	33 083	30 409
„ 35 (Württemberg u. Hohenzollern)	18 208	19 597	28 588
„ 18 (Rbz. Magdeburg u. Anhalt)	22 017	18 607	27 948
„ 3 u. 4 (Pommern)	15 404	4 361	22 061
„ 13 (Rbz. Oppeln)	17 910	14 861	12 503
„ 21 (Prov. Hessen-Nassau o. Oberh.)	— 1 418	— 9 770	603
dagegen mehr empfangen als versandt:			
Vbz. 31 (Pfalz)	6 377	4 870	3 465
„ 30 (Elsaß)	9 076	11 207	4 960
„ 32 (Großh. Hessen ohne Oberhessen)	6 823	8 669	6 840
„ 14 u. 15 (Rbz. Breslau u. Liegnitz)	8 572	12 906	7 040

Generated on 2019-07-31 14:16 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Hafer	1907	1908	1909
	Tonnen		
Vbz. 7 u. 8 (Schleswig-Holstein) . . .	12 131	11 649	7 815
„ 29 (Lothringen)	9 814	8 619	9 090
„ 9, 10 u. 11 (Prov. Hannover, Oldenburg, Braunschweig usw.) . .	+ 10 811	+ 25 063	9 464
„ 20 (Königreich Sachsen).	35 636	8 313	26 519
„ 19 (Rbz. Merseburg und Thüringen)	1 703	+ 18 297	23 765
„ 16 u. 17 (Brandenburg)	61 140	64 380	65 327
„ 22 u. 24 (Prov. Westfalen, Waldeck usw.)	84 149	86 611	109 157
„ 1 u. 2 (Prov. Ost- u. Westpreußen)	40 039	31 287	115 534

Werden die auf S. 675 Sp. 15 ermittelten Mengen als Bedarf der einzelnen Verkehrsbezirke angesehen, so hat die Ernte in Prozenten des Bedarfs betragen:

	1907	1908	1909
	Prozente		
Vbz. 12 (Prov. Posen).	126	124	113
„ 3 u. 4 (Prov. Pommern)	118	119	113
„ 36 (Bayern r. d. Rh.)	110	108	111
„ 35 (Königreich Württemberg u. Hohenzollern)	108	110	111
„ 14 u. 15 (Stadt Breslau, Rbz. Breslau u. Liegnitz)	110	113	110
„ 18 (Rbz. Magdeburg u. Anhalt)	99	107	110
„ 5 u. 6 (Großh. Mecklenburg usw. und Häfen Rostock, Lübeck, Kiel).	119	113	109
„ 1 u. 2 (Prov. Ost- und Westpreußen)	114	119	107
„ 13 (Rbz. Oppeln).	111	108	105
„ 19 (Rbz. Merseburg und Thüringen)	100	104	96
„ 21 (Prov. Hessen-Nassau, Oberhessen usw.) . .	96	95	96
„ 31 (Bayerische Pfalz)	90	92	96
„ 9, 10 u. 11 (Weser- u. Emshäfen, Hannover, Braunschweig, Oldenburg und Schaumburg-Lippe)	100	102	94
„ 29 (Lothringen)	93	94	94
„ 20 (Königreich Sachsen)	93	89	94
„ 7 u. 8 (Prov. Schleswig-Holstein usw. und Elbhäfen)	98	97	85
„ 33 u. 34 (Baden)	77	88	83
„ 32 (Großh. Hessen ohne Oberhessen)	76	79	81
„ 23, 25, 26, 27 u. 28 (Rheinprovinz)	81	76	80
„ 16 u. 17 (Berlin und Prov. Brandenburg) . . .	76	73	76
„ 22 u. 24 (Ruhrgebiet [Westfalen], Prov. Westfalen, Waldeck)	79	75	74
„ 30 (Elsaß)	61	60	61
Verkehrsbezirke 1 bis 36 zusammen	99	99	96

(Fortsetzung auf S. 690.)

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:16 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

(Zu dem Text S. 690 gehörig.)

Nr.	Bezeichnung der Verkehrsbezirke	Zur Verwendung blieben		Die Erntefläche betrug	
		nach S. 669 Weizen und Spelz	nach S. 671 Roggen	Weizen und Spelz	Roggen
		Tonnen		Hektare	
1	Provinz Ostpreußen mit Häfen	155 857	638 031	85 828	446 560
2	Provinz Westpreußen mit Häfen	147 203	506 200	74 980	393 960
3	Provinz Pommern	110 596	700 122	55 029	440 094
4	Pommersche Häfen				
5	Großherzogtum Mecklenburg usw.	168 101	397 251	54 133	197 369
6	Häfen Rostock, Lübeck, Kiel usw.				
7	Provinz Schleswig-Holstein usw.	712 900	364 869	53 354	149 779
8	Elbhäfen				
9	Weserhäfen				
10	Emshäfen	410 464	1 181 039	117 099	535 908
11	Hannover, Braunschweig, Oldenburg und Schaumburg-Lippe				
12	Provinz Posen	125 893	914 111	75 344	646 726
13	Regierungsbezirk Oppeln	106 389	341 182	58 163	185 241
14	Stadt Breslau	285 604	710 112	136 422	399 541
15	Regierungsbezirke Breslau u. Liegnitz				
16	Berlin	192 571	1 068 890	50 354	627 156
17	Provinz Brandenburg				
18	Regierungsbezirk Magdeburg u. Anhalt	141 324	312 268	81 117	175 324
19	Regierungsbezirk Merseburg, Erfurt und Thüringen	342 530	510 742	169 327	266 925
20	Königreich Sachsen	236 695	532 201	55 748	209 779
21	Provinz Hessen-Nassau, Oberhessen usw.	223 702	392 360	82 049	169 740
22	Ruhrgebiet (Westfalen)	279 224	576 234	82 199	267 604
24	Provinz Westfalen, Waldeck				
23	Ruhrgebiet (Rheinprovinz)				
25	Rheinprovinz rechts des Rheins usw.				
26	Rheinprovinz links des Rheins und Birkenfeld usw.	682 404	760 625	92 567	258 382
27	Saargebiet usw.				
28	Duisburg, Hochfeld, Ruhrort				
29	Lothringen	113 008	38 290	79 017	25 577
30	Elsaß	319 595	50 849	60 771	28 315
31	Bayerische Pfalz	136 948	129 314	12 951	54 980
32	Großherzogtum Hessen ohne Oberhessen	127 463	126 075	9 865	49 898
33	Großherzogtum Baden	896 076	130 739	91 482	51 084
34	Mannheim und Ludwigshafen				
35	Königreich Württemberg und Hohenzollern	410 423	67 557	217 514	41 786
36	Königreich Bayern rechts des Rheins	587 628	809 447	335 346	509 004
	Überhaupt	6 912 598	11 258 508	2 130 659	6 130 732

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:16 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die Aussaat betrug		Bleibt zum Verzehren		Davon Mehr-Versand an Mehl, Mühlenerzeugnissen, Kleie	Dazu Empfang an Mehl, Mühlenerzeugnissen, Kleie	Mithin zum Verbrauch				Nr. der Verkehrsbezirke
Weizen und Spelz	Roggen	Weizen und Spelz	Roggen			überhaupt	für jede Person der Bevölkerung in 1907	1908	1909	
Tonnen		Tonnen		Tonnen		Tonnen	kg			
14 691	75 913	141 166	562 118	.	12 980	716 264	} 346	{ 324	347	1
12 790	66 970	134 413	439 230	.	91 909	665 552		{ 399	391	2
9 425	74 810	101 171	625 312	.	14 221	740 704	347	352	431	{ 3 4
9 250	33 550	158 851	363 701	13 903	.	508 649	485	526	455	{ 5 6
9 085	25 460	703 815	339 409	342 341	.	700 883	411	241	261	{ 7 8
20 445	91 100	390 019	1 089 939	124 644	.	1 355 314	272	286	326	{ 9 10 11
12 891	109 900	113 002	804 211	.	21 356	938 569	394	386	447	12
9 930	31 490	96 459	309 692	.	93 922	500 073	203	225	227	13
23 458	67 920	262 146	642 192	.	39 109	943 447	290	297	313	{ 14 15
8 668	106 600	183 903	962 290	.	217 035	1 363 228	254	256	278	{ 16 17
14 370	29 810	126 954	282 458	77 121	.	[1] 332 291	370	343	[1] 210	18
29 365	45 380	313 165	465 362	.	162 028	940 555	270	269	271	19
9 570	35 660	227 125	496 541	.	91 004	814 670	176	173	170	20
14 006	28 855	209 696	363 505	.	132 231	705 432	273	247	282	21
14 013	45 490	265 211	530 744	.	211 416	1 007 371	237	229	233	{ 22 24
15 994	43 930	666 410	716 695	75 236	.	1 307 869	181	168	184	{ 23 25 26 27 28
13 441	4 348	99 567	33 942	.	78 513	212 022	394	263	324	29
10 345	4 813	309 250	46 036	60 105	.	295 181	257	179	243	30
2 220	9 346	134 728	119 968	.	4 820	259 516	289	225	305	31
1 748	8 482	125 715	117 593	1 531	.	241 777	238	213	249	32
16 727	8 684	879 349	122 055	365 673	.	635 731	265	194	286	{ 33 34
41 137	7 103	369 286	60 454	.	88 428	518 168	221	186	207	35
58 802	86 530	528 826	722 917	.	150 286	1 402 029	253	225	236	36
372 371	1 042 144	6 540 227	10 216 364		348 704	17 105 295	268	250	263	

[1] Ungenau; siehe die Anmerkung auf S. 668.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:16 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

(Fortsetzung der Tabelle S. 687.)

Mehl, Mühlenerzeugnisse und Kleie	1907	1908	1909
	Tonnen		
Mit der Eisenbahn haben mehr versandt als empfangen:			
Vbz. 33 u. 34 (Baden)	318 898	336 162	345 344
„ 7 u. 8 (Schleswig-Holstein) . . .	220 286	180 457	177 564
„ 18 (Rbz. Magdeburg und Anhalt) .	54 318	40 627	72 759
„ 23, 25, 26, 27 u. 28 (Rheinprovinz) . .	28 174	63 807	65 335
„ 30 (Elsaß)	6 870	20 382	65 267
„ 9, 10 u. 11 (Prov. Hannover, Oldenburg, Braunschweig usw.) . .	53 075	42 559	54 829
„ 32 (Großhz. Hessen ohne Oberhessen)	5 568	3 261	18 996
„ 3 u. 4 (Prov. Pommern)	4 642	6 200	15 722
dagegen mehr empfangen als versandt:			
Vbz. 31 (Pfalz)	+ 19 025	+ 1 579	4 820
„ 5 u. 6 (Mecklenburg)	15 395	19 542	23 410
„ 12 (Posen)	47 053	+ 122	35 667
„ 14 u. 15 (Rbz. Breslau und Liegnitz)	71 469	54 062	52 027
„ 20 (Königreich Sachsen)	70 774	60 110	66 171
„ 29 (Lothringen)	28 720	28 671	71 692
„ 35 (Württemberg u. Hohenzollern)	84 697	77 181	88 513
„ 21 (Hessen-Nassau und Oberhessen)	106 399	98 488	93 142
„ 13 (Rbz. Oppeln)	77 433	79 877	94 345
„ 1 u. 2 (Prov. Ost- u. Westpreußen)	131 107	90 048	122 133
„ 16 u. 17 (Brandenburg)	131 361	103 076	124 400
„ 36 (Bayern r. d. Rh.)	122 769	122 791	135 941
„ 19 (Rbz. Merseburg u. Thüringen) .	195 824	144 852	166 528
„ 22 u. 24 (Westfalen, Waldeck usw.)	185 433	196 487	190 781

Der in den Vorjahren gemachte Versuch, die in den einzelnen Provinzen zum Verzehren verbliebenen Mengen an Brotfrucht zu ermitteln, ist in der Tabelle S. 688/689 für ein weiteres Jahr fortgeführt worden.

Von den in den Nachweisungen S. 669 und 671 berechneten, zur Verwendung in den Provinzen bleibenden Mengen Weizen und Spelz, sowie Roggen wird zunächst die Aussaat mit je 170 kg Winterweizen und Roggen, mit je 184 kg Sommerweizen und mit je 193 kg Spelz für das Hektar der in dem ersten Vierteljahrsheft 1910 der Reichsstatistik angegebenen Ernteflächen in Abzug gebracht und dann der Mehrempfang oder Mehrversand an Mehl, Mühlenerzeugnissen und Kleie von S. 677 in vollem Betrag zu- oder abgerechnet. Die sich hiernach ergebenden Beträge der zum Verzehren bleibenden Mengen werden im ganzen und für den Kopf der Bevölkerung angegeben (s. S. 688 und 689).

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:16 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen und die Wilhelm-Luxemburg-Bahnen [1]

im Rechnungsjahr 1910, d. i. in der Zeit vom 1. April 1910 bis 31. März 1911.

(Nach dem Verwaltungsbericht der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.)

1. Ausdehnung des Bahnunternehmens.

a) Eigentumslänge.

Im Eigentum des Deutschen Reichs haben am Schluß des Berichtsjahrs 1 895,42 km Eisenbahnen gestanden. Davon kamen 1 372,89 km auf vollspurige Hauptbahnen, 444,43 km auf vollspurige Nebenbahnen und 78,10 km auf Schmalspurbahnen. Von den vollspurigen Bahnen waren 1 014,61 km zweigleisig, 4,14 km dreigleisig und 26,18 km viergleisig ausgebaut. Außerdem waren 23,89 km Verbindungskurven vorhanden, die sich aus 20,05 km vollspurigen Hauptbahnen und 3,84 km vollspurigen Nebenbahnen zusammensetzten. Die Länge der Gleise belief sich auf 2 997 km Hauptgleis und 1 502 km Nebengleis, im ganzen auf 4 499 km. Gegenüber dem Vorjahr hat die Bahnlänge um 20,12 km, die Gleislänge um 58 km zugenommen.

Die zweigleisige vollspurige Hauptbahn Saargemünd—preußische Grenze mit 1,04 km wurde von der preußischen Staatseisenbahnverwaltung betrieben. 0,28 km dieser Strecke gehörten zu dem Gemeinschaftsbahnhof Saargemünd, die verbleibenden 0,76 km waren von Preußen gepachtet.

Von der Eigentumslänge lagen 1 787,86 km Vollspurbahnen und 78,10 km Schmalspurbahnen, zusammen 1 865,96 km auf elsaß-lothringischem und 29,46 km Vollspurbahnen auf preußischem Gebiet.

[1]) Vergl. Archiv für Eisenbahnwesen 1911, S. 719.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:16 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

b) Gepachtete Bahnstrecken.

Gepachtet waren von der Reichseisenbahnverwaltung 195,73 km der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahngesellschaft gehörige Bahnstrecken, denen noch 1,05 km Verbindungskurve hinzutreten. Hiervon wurden 184,44 km als vollspurige Hauptbahnen und 11,29 km als vollspurige Nebenbahnen betrieben. An zweigleisigen Strecken befanden sich darunter 60,70 km. Die Länge der Gleise betrug 256 km Hauptgleis und 184 km Nebengleis, im ganzen 440 km. Gegenüber dem Vorjahr ist in der Länge der gepachteten Bahn keine Verschiebung eingetreten.

Außerdem betrieb die Reichseisenbahnverwaltung die 5,26 km lange, zweigleisige Hauptstrecke der Schweizerischen Bundesbahnen von der Reichsgrenze bei St. Ludwig bis zum Hauptbahnhof Basel (SBB.) 2,06 km dieser Strecke lagen in den mit den Schweizerischen Bundesbahnen gemeinsam benutzten Bahnhöfen Basel Hauptbahnhof und Basel—St. Johann, 3,20 km waren von der Reichseisenbahnverwaltung gepachtet.

Ferner nahm die Reichseisenbahnverwaltung gegen Erstattung der Selbstkosten den gesamten Bahnhofs-, Bahnbewachungs- und Bahnunterhaltungsdienst auf der der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahngesellschaft gehörenden, in Luxemburg gelegenen und an die preußische Staatseisenbahnverwaltung verpachteten Strecke von Ulflingen bis zur preußischen Grenze (Richtung St. Vith) wahr. Die Länge dieser Strecke betrug 6,94 km.

c) Betriebslänge (Eigentums- und Pachtbesitz.

Die gesamten, für Rechnung des Reichs betriebenen Bahnstrecken hatten am Schluß des Berichtsjahrs eine Länge von 2 095,37 km, und zwar waren hiervon 2 017,27 km Voll- und 78,10 km Schmalspurbahnen. Gegenüber dem Vorjahr mit 2 075,25 km sind 20,12 km = 0,97 % hinzugekommen.

Die mittlere Jahresbetriebslänge stellte sich auf 2 006,94 km vollspurige und 78,10 km schmalspurige Bahnstrecken, im ganzen auf 2 085,04 km gegen 2 066,87 km im Vorjahr. Mithin Zunahme: 18,17 km = 0,88 %. Nach Verkehren getrennt betrug die mittlere Betriebslänge: 1 960,36 km im Personenverkehr der vollspurigen Bahnen, 1 991,77 km im Güterverkehr der vollspurigen Bahnen, 77,66 km im Personenverkehr der Schmalspurbahnen und 78,10 km im Güterverkehr der Schmalspurbahnen.

d) Stationen sowie Verkehrs- und Betriebseinrichtungen.

Stationen waren 541 vorhanden gegen 536 im Vorjahr. Sie setzten sich aus 412 Bahnhöfen und 129 Haltepunkten zusammen. An Bauwerken und betrieblichen Anlagen waren auf ihnen errichtet:

Generated on 2019-07-31 14:16 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

46 Verwaltungsgebäude,
1 441 Dienst- und Mietwohngebäude für Beamte und Arbeiter,
499 Empfangsgebäude und 117 besondere, bedeckte Warteräume,
118 Bahnsteighallen,
483 Güter- und 12 Wagenschuppen,
100 Lokomotivschuppen mit 757 Ständen,
121 Werkstattsgebäude,
149 Wasserstationen,
2 535 Kohlenschuppen, Wirtschafts-, Magazin- und Abortgebäude,
9 Gasanstalten und Elektrizitätswerke,
690 Laderampen, Ladebühnen und Ladevorrichtungen für Kohlen und Erze,
531 Lastkrane und 460 Brückenwagen,
33 Schiebebühnen, 112 große und 313 kleine Drehscheiben,
7 017 einfache Weichen, 300 Doppelweichen, 308 einfache und 675 doppelte Kreuzungsweichen, 60 Weichen ohne Gleisunterbrechung, auf einfache Weichen berechnet: 10 993 Stück.

e) Inbetriebnahme neuer Bahnstrecken usw.

Im Rechnungsjahr 1910 wurde die Neubaustrecke Dammerkirch—Pfetterhausen—schweizerische Grenze in Betrieb genommen, und zwar die Teilstrecke Dammerkirch—Pfetterhausen mit 17,22 km am 1. Oktober 1910, die Reststrecke Pfetterhausen—schweizerische Grenze mit 2,90 km am 1. November 1910. Die Gesamtstrecke ist 20,12 km lang, eingleisig ausgebaut und wird als Nebenbahn betrieben.

f) Sonstige Bahnen.

Außer den Reichseisenbahnen dienten noch sonstige (private) Bahnen dem öffentlichen Verkehr in Elsaß-Lothringen. Bei deren Mitrechnung ergibt sich ein elsaß-lothringisches Gesamtnetz von 1 826,93 km Vollspurbahnen und 294,10 km Schmalspurbahnen, insgesamt von rund 2 121 km. Bahnen ohne öffentlichen Verkehr waren in Elsaß-Lothringen und Luxemburg an das Netz der Reichseisenbahnverwaltung angeschlossen: 64 Montanbahnen, 353 Industriebahnen, 11 land- und forstwirtschaftliche Bahnen und 42 sonstige Bahnen, zusammen 470 Bahnen.

2. Anlagekapital.

Das vom Reich auf die im Betrieb befindlichen eigenen Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen verwendete Anlagekapital stellte sich im Durchschnitt des Rechnungsjahres 1910 auf 816 049 744 ℳ. Es enthält den Preis für die im Jahre 1871 und später im Wege des Kaufs erworbenen Strecken, die

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:16 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Aufwendungen für den Ausbau und die Verbesserung dieser Strecken, die Kosten für den Bau neuer Eisenbahnlinien und die Beschaffung der Fahrzeuge. Im Vorjahr bezifferte sich das Anlagekapital auf 802 006 976 ℳ. Es hat sich somit im Berichtsjahre um 14 042 768 ℳ = 1,75 % erhöht.

Der Preis der gekauften Strecken übersteigt ihre Herstellungskosten um 93 883 744 ℳ. Wird das Anlagekapital um diesen Betrag gekürzt und andererseits um die aus Landesmitteln, von Privatpersonen, Gemeinden usw. geleisteten Bauzuschüsse sowie um den Mehrbetrag der tatsächlichen Aufwendungen gegenüber dem Jahresdurchschnitt erhöht, so ergeben sich die Herstellungskosten der elsaß-lothringischen Bahnen, nämlich 769 789 726 ℳ (Stand am 31. März 1911).

Das Anlagekapital für die Pachtstrecke Reichsgrenze bei St. Ludwig bis Basel betrug 3 568 318 ℳ, für die gepachteten Strecken der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen 67 686 922 ℳ, für alle Pachtstrecken 71 255 240 ℳ. Von dem auf die Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen fallenden Betrag sind rund 22,2 Millionen aus Mitteln des Deutschen Reiches bestritten worden. Für den Bau der verpachteten Strecke Saargemünd—preußische Grenze wurden 1 165 966 ℳ verausgabt.

Für die sämtlichen von der Reichseisenbahnverwaltung betriebenen Bahnstrecken belief sich hiernach das durchschnittliche Anlagekapital auf 816 049 744 + 71 255 240 = 887 304 984 — 1 165 966 = 886 139 018 ℳ, d. s. rund 15,7 Millionen Mark mehr als im Vorjahr.

Für reichseigene Bahnstrecken usw., die sich am Ende des Berichtsjahres noch nicht im Betrieb befanden, standen 17 937 848 ℳ zu Buch. Dieser Betrag ist in den vorstehend angegebenen Kapitalien nicht einbegriffen.

3. Fahrzeuge.

a) Zahl der Fahrzeuge:

Am Schluß des Rechnungsjahres waren vorhanden:	1909	1910
Lokomotiven der Vollspurbahnen:		
für Schnell- und Personenzüge	231	231
„ Personen- und gemischte Züge . .	74	67
„ Güterzüge	534	529
Tenderlokomotiven	260	302
elektrische Triebwagen[1])	.	3

[1]) Die elektrischen Triebwagen werden auch bei den Personenwagen nachgewiesen.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:16 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	1909	1910
Lokomotiven der Schmalspurbahnen (Tenderlokomotiven)	20	20
im ganzen Lokomotiven	1 119	1 152
Personenwagen:		
für Vollspurbahnen	1 937	2 024
Abteile für Personenbeförderung . . .	9 310	9 866
„ „ Postbeförderung	49	49
Gesamtzahl der Plätze	90 403	94 532
Anzahl der gebremsten Achsen . . .	3 759	4 103
„ „ ungebremsten Achsen . .	1 226	1 207
für Schmalspurbahnen	37	37
Abteile für Personenbeförderung . .	169	169
Gesamtzahl der Plätze	1 697	1 697
Anzahl der gebremsten Achsen . . .	92	92
Gepäckwagen:		
für Vollspurbahnen	740	744
Gesamtladegewicht . . . . . t	3 782	3 816
Anzahl der gebremsten Achsen . . .	1 725	1 742
„ „ ungebremsten Achsen . .	105	105
für Schmalspurbahnen	11	11
Abteile für Postbeförderung	8	8
Gesamtladegewicht . . . . . t	25	28
Anzahl der gebremsten Achsen . . .	22	22
Gedeckte Güterwagen:		
für Vollspurbahnen	5 860	6 258
Gesamtladegewicht . . . . . t	77 633	84 534
Anzahl der gebremsten Achsen . . .	4 046	4 286
„ „ ungebremsten Achsen . .	7 788	8 344
für Schmalspurbahnen	45	47
Gesamtladegewicht . . . . . t	400	450
Anzahl der gebremsten Achsen . . .	90	102
„ „ ungebremsten Achsen . .	35	35
Offene Güterwagen:		
für Vollspurbahnen	17 187	17 459
Gesamtladegewicht . . . . . t	221 673	226 851
Anzahl der gebremsten Achsen . . .	11 571	11 685
„ „ ungebremsten Achsen . .	24 617	25 101

Generated on 2019-07-31 14:16 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

	1909	1910
für Schmalspurbahnen	125	125
Gesamtladegewicht . . . . . t	1 171	1 171
Anzahl der gebremsten Achsen . . .	280	280
,, ,, ungebremsten Achsen . .	4	4
Gesamtzahl der Güterwagen für Vollspurbahnen	23 047	23 717
Gesamtzahl der Güterwagen für Schmalspurbahnen	170	172
Wagen aller Art:		
für Vollspurbahnen	25 724	26 485
,, Schmalspurbahnen	218	220

Außerdem waren 96 Postwagen vorhanden, und zwar 90 Postwagen der deutschen Reichspostverwaltung für die Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen und 6 Postwagen der luxemburgischen Staatspostverwaltung für die Wilhelm-Luxemburg-Bahnen.

b) Beschaffungskosten der Fahrzeuge.

Bis zum Ablauf des Rechnungsjahrs sind insgesamt aufgewendet worden für Beschaffung der:	1909	1910
Lokomotiven	83 262 433	86 936 849
Triebwagen	.	220 497
Personenwagen	30 016 385	33 230 006
Gepäck- und Güterwagen	79 561 770	82 673 011
zusammen	192 840 588	203 060 363
Die am Ende des Rechnungsjahres vorhandengewesenen Fahrzeuge haben gekostet:		
Lokomotiven	70 486 535	72 784 754
Triebwagen	.	220 497
Personenwagen	28 748 431	31 858 942
Gepäck- und Güterwagen	74 411 511	76 595 277
zusammen	173 646 477	181 459 470

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:22 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

c) Leistungen der Fahrzeuge.

Lokomotiven einschl. Triebwagen.

		1909	1910
Eigene und fremde Lokomotiven auf eigener Bahn:			
im Zugdienst	km	29 687 166	30 972 900
im Vorspann- und Schiebedienst.	„	1 084 792	1 134 173
zusammen Nutzkm.		30 771 958	32 107 073
in Leerfahrten	km	814 165	1 331 272
im ganzen	km	31 586 123	33 438 345
mithin 1910 mehr	%	—	5,86
Eigene Lokomotiven auf eigener und fremder Bahn:			
im Zugdienst	km	29 194 950	30 543 529
im Vorspann- und Schiebedienst.	„	971 524	1 014 228
zusammen Nutzkm.		30 166 474	31 557 757
in Leerfahrten	km	780 688	1 297 595
im ganzen	„	30 947 162	32 855 352
mithin 1910 mehr	%	—	6,17
Durchschnittliche Leistung einer Lokomotive			
in Nutzfahrt	km	27 189	27 792
1910 mehr	%	.	2,22
in Nutz- und Leerfahrt	km	27 893	28 935
1910 mehr	%	.	3,73

Wagen.

		1909	1910
Leistungen aller Wagen auf eigener Bahn:			
Personenwagen einschl. Triebwagen	Achskm	274 389 531	288 485 578
mithin 1910 mehr	%	—	5,14
Gepäckwagen	Achskm	87 119 672	90 898 012
mithin 1910 mehr	%	—	4,34
Postwagen	Achskm	16 953 526	17 153 160
mithin 1910 mehr	%	—	1,18

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:17 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	1909	1910
Güterwagen (beladen) . . . . . Achskm	530 662 533	565 752 524
mithin 1910 mehr . . . %	.	6,59
Güterwagen (leer) . . . . . Achskm	272 629 238	264 490 946
mithin 1910 weniger . . %	.	2,99
Güterwagen überhaupt . . . . Achskm	803 291 771	830 243 470
mithin 1910 mehr . . . %	.	3,36
Sämtliche Wagen . . . . . Achskm	1 181 754 500	1 226 780 220
mithin 1910 mehr . . . %	.	3,81
Leistungen auf Neubaustrecken. Achskm	406 027	233 714
mithin 1910 weniger . . %	.	42,44
Als Frachtgut beförderte Wagen		
auf eigenen Rädern . . . . . Achskm	192 780	201 373
mithin 1910 mehr . . . %	.	4,46
Im ganzen . . . . . Achskm	1 182 353 307	1 227 215 307
mithin 1910 mehr . . . %	.	3,79

Das Verhältnis der von den Güterwagen in beladenem und leerem Zustande zurückgelegten Achskilometer zueinander war folgendes:

Rechnungsjahr 1909. . . . 66,06% beladen und 33,94% leer.
„ 1910. . . . 68,14% „ „ 31,86% „ .

Hiernach ist der Prozentsatz der leeren Achskilometer im Rechnungsjahr 1910 gegen das Rechnungsjahr 1909 um 2,08 zurückgegangen, was auf die wirtschaftlichere Ausnutzung der Güterwagen infolge des Deutschen Staatsbahnwagenverbandes zurückzuführen ist.

Auf 1 000 Zugkm entfielen im Rechnungsjahr 1910: 39 608, im Rechnungsjahr 1909: 39 807 Wagenachskm. Es ist also in der Zugbelastung eine geringe Abnahme eingetreten.

Leistungen der eigenen Wagen auf fremden Bahnen:	1909	1910
Personenwagen . . . . . Achskm	91 858 419	88 732 719
Gepäckwagen . . . . . „	23 440 631	22 074 070
Güterwagen [1]). . . . . „	63 869 158	72 513 095
zusammen . . . Achskm	179 168 208	183 319 884

[1]) Es kommen hier nur die Leistungen auf den nicht zum D. St. W. V. gehörigen Bahnen in Betracht.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:16 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

4. Betriebsdienst.

Von einer vorübergehenden, auf Dammrutschung beruhenden Unterbrechung des Verkehrs der Strecke Metz—Chateau-Salins abgesehen, wickelte sich der Betriebsdienst ohne größere Störungen ab. Der Fahrplan erfuhr mehrfache Verbesserungen. Die größte Fahrgeschwindigkeit betrug auf vollspurigen Hauptbahnen: für Schnell- und Personenzüge 90 km, für Güterzüge 45 km, auf vollspurigen Nebenbahnen: für Personenzüge 40 km, für Güterzüge 30 km in der Stunde.

Eine Neuheit stellt der im Rechnungsjahr 1910 eingerichtete Triebwagenverkehr dar, durch den die Fahrgelegenheit wesentlich vermehrt werden konnte. Zu seiner Bedienung wurden 3 elektrische Akkumulator-Doppelwagen beschafft, die auf den Strecken Metz—Hagendingen—Großmoyeuvre, Metz—Diedenhofen—Algringen, Metz—Busendorf—Dillingen, Metz—Noveant und Metz—Courcelles verkehrten.

Der Erhöhung der Betriebssicherheit wurde die größte Beachtung geschenkt. Unter anderem ist die Zahl der Planübergänge weiter vermindert, mit der Durchführung der elektrischen Streckenblockung fortgefahren und die Verstärkung des Oberbaues wesentlich gefördert worden.

Über die Betriebsunfälle auf den Vollspurbahnen gibt folgende Gegenüberstellung Auskunft:

Es betrug:	1901 (erstes Jahr des letzten Jahrzehnts)	1908	1909	1910
die Zahl der Entgleisungen:				
auf freier Bahn	6	4	5	3
in Stationen	5	12	9	10
zusammen	11	16	14	13
die Zahl der Zusammenstöße:				
auf freier Bahn	1	.	1	1
in Stationen	12	17	23	6
zusammen	13	17	24	7
die Gesamtzahl der Entgleisungen und Zusammenstöße:				
auf freier Bahn	7	4	6	4
in Stationen	17	29	32	16
zusammen	24	33	38	20
die Zahl der sonstigen Unfälle:				
auf freier Bahn	30	27	30	23
in Stationen	83	50	54	68
zusammen	113	77	84	91

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:16 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	1901 (erstes Jahr des letzten Jahrzehnts)	1908	1909	1910
die Zahl der Unfälle überhaupt:				
auf freier Bahn	37	31	36	27
in Stationen	100	79	86	84
zusammen . . .	137	110	122	111
Es kamen mithin Betriebsunfälle auf:				
100 km durchschnittlicher Betriebslänge	7,37	5,56	6,13	5,53
1 Million Lokomotivkilometer	5,68	3,48	3,91	3,36
1 Million Wagenachskilometer aller Art	0,16	0,09	0,10	0,09

Personen sind verunglückt:	1909		1910	
	getötet oder innerhalb 24 Stunden gestorben	verletzt	getötet oder innerhalb 24 Stunden gestorben	verletzt
Reisende:				
unverschuldet bei Zugunfällen usw.	1	11	.	2
infolge eigener Unvorsichtigkeit usw. . . .	3	12	1	11
zusammen . . .	4	23	1	13
Bahnbeamte und Bahnarbeiter im Dienst:				
bei Zugunfällen	1	9	.	7
infolge eigener Unvorsichtigkeit	24	33	21	42
zusammen . . .	25	42	21	49
Post-, Steuer-, Telegraphen-, Polizei- und sonstige im Dienst befindliche Beamte:				
unverschuldet	1	3	.	1
infolge eigener Unvorsichtigkeit	.	1	.	.
zusammen . . .	1	4	.	1
Fremde Personen:				
durch falsche Handhabung der Wegeübergangsschranken usw.	2	5	.	1
infolge eigener Unvorsichtigkeit beim Betreten der Bahn	7	5	10	4
zusammen . . .	9	10	10	5
Gesamtzahl der getöteten und verletzten Personen	39	79	32	68
	118		100	

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:17 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Es kamen daher verunglückte Personen auf:

1 Million Zugkilometer 3,27 (1909: 4,03),
1 „ Wagenachskilometer aller Art . . . 0,08 (1909: 0,10).

5. Verkehrsergebnisse.

a) Personen- und Gepäckverkehr.

α) Gesamtergebnisse.

Im Personenverkehr hat sich die Einnahme von 26 336 464 ℳ im Jahre 1909 auf 27 523 864 ℳ, also um 1 187 400 ℳ = 4,51 % erhöht.

Demgegenüber ist gestiegen:

die Leistung der Personenwagen an Achskilometern
von 274 389 531
auf 288 485 578
} also um 14 096 047 = 5,14 %;

die Zahl der beförderten Personen einschließlich Militär
von 47 084 292
auf 48 051 510
} also um 967 218 = 2.07 %;

die Zahl der zurückgelegten Personenkilometer
von 1 151 094 790
auf 1 201 353 252
} also um 50 258 462 = 4,37%;

die durchschnittliche Beförderungsstrecke bei einer Fahrt
von 24,43 km
auf 25,00 „
} also um 0,57 km = 2,33 %.

Der Gepäckverkehr einschl. der Beförderung von Hunden ergab 1 252 828 ℳ gegen 1 217 090 ℳ i. J. 1909, also mehr 35 738 ℳ = 2,93 %. Die Nebenerträge aus dem Personen- und Gepäckverkehr bezifferten sich auf 193 686 ℳ gegen 164 085 ℳ i. Vorjahr, sie betrugen also mehr 29 601 ℳ = 18,04 %.

Im ganzen erzielte der Personen- und Gepäckverkehr eine Einnahme von 28 970 377 ℳ gegen 27 717 639 ℳ im Jahre 1909, also mehr 1 252 738 ℳ = 4,52 %.

Von der Gesamteinnahme brachten auf:

der innere Verkehr
19 644 337 ℳ = 67,81 % (1909: 18 871 775 ℳ = 68,09 %),
der Verkehr mit fremden Bahnen und der Durchgangsverkehr
9 326 040 ℳ = 32,19 % (1909: 8 845 864 ℳ = 31,91 %).

Die höchste Einnahme wies der Personen- und Gepäckverkehr mit 3 469 802 ℳ = 11,98 % des Gesamtergebnisses im Monat August 1910 auf, die niedrigste mit 1 738 920 ℳ = 6,00 % im Monat Februar 1911. Im Monatsdurchschnitt wurden 2 414 198 ℳ gegen 2 309 803 ℳ im Jahre 1909 eingenommen, im Tagesdurchschnitt 79 919 ℳ gegen 75 939 ℳ im Vorjahre.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:17 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die Mehreinnahme ist der Besserung der allgemeinen wirtschaftlichen Lage, dem Verkehr nach der Brüsseler Weltausstellung sowie dem Besuch der elsaß-lothringischen Schlachtfelder durch die Veteranen von 1870/71 zu danken.

β) Einzelergebnisse.

Darstellung des Personenverkehrs nach Wagenklassen.

Wagenklasse	Zahl der beförderten Personen		Zurückgelegte Personenkilometer	Jede Person hat durchschnittlich zurückgelegt	Einnahme		Jede Person hat durchschnittlich an Fahrgeld entrichtet	Für jedes Personenkilometer sind durchschnittlich vereinnahmt worden
	überhaupt	in %		km	überhaupt ℳ	in %	ℳ	₰
1 . . .	196 657	0,41	21 998 584	111,86	1 570 304	5,71	7,98	7,14
2 . . .	2 554 447	5,32	137 373 535	53,78	5 439 917	19,76	2,13	3,96
3 . . .	17 890 901	37,23	508 589 061	28,43	11 568 738	42,03	0,65	2,27
4 . . .	26 008 818	54,13	468 684 972	18,02	8 297 834	30,15	0,32	1,77
Militär . .	1 400 687	2,91	64 707 100	46,20	647 071	2,35	0,46	1,00
zusammen	48 051 510	—	1 201 353 252	25,00	27 523 864	—	0,57	2,29
im Vorjahr	47 084 292	—	1 151 094 790	24,43	26 336 464	—	0,56	2,29

Gegen das Rechnungsjahr 1909:

Wagenklasse	Beförderte Personen %	Personenkilometer %	Einnahme %
1	— 13,25	+ 3,82	+ 3,97
2	+ 0,57	+ 14,09	+ 6,15
3	+ 4,45	+ 2,60	+ 1,72
4	+ 0,73	+ 7,16	+ 8,42
Militär	— 0,40	— 4,33	— 4,33

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:17 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Personenverkehr auf die Betriebslänge und Wagenleistungen bezogen.

Auf 1 km der mittleren Jahresbetriebslänge für den Personenverkehr entfielen:

Einnahme . . . . . 13 505 ℳ, gegen 1909 mit 13 039 ℳ mehr 3,57%,
beförderte Personen . 23 577, „ 1909 „ 23 310 „ 1,15%,
Personenkilometer. . . 589 471, „ 1909 „ 569 289 „ 1,76%.

Auf 1000 Achskilometer der Personenwagen trafen:

95 ℳ Einnahme gegen 96 ℳ i. J. 1909, also weniger 1,05 %;
167 beförderte Personen gegen 172 i. J. 1909, „ „ 2,91 „ ;
4 164 Personenkilometer gegen 4195 i. J. 1909, „ „ 0,74 %.

Darstellung des Personenverkehrs nach Fahrkartengattungen.

Fahrkartengattung		Beförderte Personen		Personenkilometer		Einnahme	
		überhaupt	in % des Gesamtverkehrs	überhaupt	in % des Gesamtverkehrs	ℳ	in % der Gesamteinnahme
Verkehr auf Fahrkarten nach dem Normaltarif	1910	28 988 381	60,33	804 625 628	66,98	23 070 762	83,81
	1909	28 266 654	60,03	764 094 555	66,38	22 058 123	83,76
	gegen 1909	+ 2,55 %	.	+ 5,30 %	.	+ 4,60 %	.
Gesellschaftsfahrten	1910	154 547	0,32	10 971 486	0,91	214 108	0,78
	1909	125 151	0,27	9 114 128	0,80	172 205	0,65
	gegen 1909	+ 23,49 %	.	+ 20,38 %	.	+ 24,33 %	.
Zeitkarten	1910	5 515 860	11,48	147 117 905	12,25	880 031	3,20
	1909	5 162 206	10,96	138 843 187	12,07	830 518	3,15
	gegen 1909	+ 6,85 %	.	+ 5,96 %	.	+ 5,96 %	.
Schülerkarten	1910	1 695 589	3,53	26 539 056	2,21	153 700	0,56
	1909	1 606 570	3,41	23 542 567	2,05	136 279	0,52
	gegen 1909	+ 5,54 %	.	+ 12,73 %	.	+ 12,78 %	.
Arbeitermonats- und Wochenkarten	1910	8 835 703	18,39	80 184 886	6,67	603 080	2,20
	1909	9 076 170	19,28	82 517 563	7,17	618 882	2,34
	gegen 1909	— 2,65 %	.	— 2,83 %	.	— 2,55 %	.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:17 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Fahrkartengattung		Beförderte Personen		Personenkilometer		Einnahme	
		überhaupt	in % des Gesamtverkehrs	überhaupt	in % des Gesamtverkehrs	ℳ	in % der Gesamteinnahme
Arbeiterrückfahrkarten . . .	1910	246 394	0,51	7 524 785	0,63	75 248	0,27
	1909	223 274	0,48	6 223 315	0,51	62 233	0,24
	gegen 1909	+ 10,35 %	.	+ 20,91 %	.	+ 20,91 %	.
Sonntagskarten	1910	1 090 418	2,27	33 081 097	2,75	582 235	2,12
	1909	1 101 708	2,34	34 517 583	2,99	605 513	2,30
	gegen 1909	— 1,02 %	.	— 4,16 %	.	— 3,84 %	.
Feriensonderzugkarten . . .	1910	15 538	0,03	1 689 068	0,14	42 399	0,15
	1909	15 454	0,03	1 679 777	0,15	42 166	0,16
	gegen 1909	+ 0,54 %	.	+ 0,55 %	.	+ 0,55 %	.
Zusammengestellte Fahrscheinhefte	1910	106 274	0,22	24 749 639	2,06	1 150 126	4,18
	1909	99 577	0,20	22 836 805	1,99	1 052 083	3,99
	gegen 1909	+ 6,73 %	.	+ 8,38 %	.	+ 9,32 %	.
Schlafwagenverkehr	1910	.	.	.	.	81 205	0,29
	1909	.	.	.	.	67 441	0,26
	gegen 1909	.	.	.	.	+ 20,41 %	.
Sonderzüge nach besonderem Tarif	1910	2 119	0,01	162 602	0,01	23 899	0,09
	1909	1 226	0,01	90 518	0,01	14 673	0,06
	gegen 1909	+ 72,83 %	.	+ 79,63 %	.	+ 62,88 %	.
Gesamtpersonenbeförderung des öffentlichen Verkehrs .	1910	46 650 823	97,09	1 136 646 152	94,61	26 876 793	97,65
	1909	45 677 990	97,01	1 083 459 998	94,12	25 660 116	97,43
	gegen 1909	+ 2,12 %	.	+ 4,91 %	.	+ 4,74 %	.
Militärbeförderung	1910	1 400 687	2,91	64 707 100	5,39	647 071	2,35
	1909	1 406 302	2,99	67 634 792	5,88	676 348	2,57
	gegen 1909	— 0,40 %	.	— 4,33 %	.	— 4,33 %	.
Gesamtverkehr	1910	48 051 510	100,00	1 201 353 252	100,00	27 523 864	100,00
	1909	47 084 292	100,00	1 151 094 790	100,00	26 336 464	100,00
	gegen 1909	+ 2,07 %	.	+ 4,37 %	.	+ 4,51 %	.

Generated on 2019-07-31 14:17 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Gepäckverkehr.

Im Gepäckverkehr wurden:

74 293 t befördert gegen 63 569 t i. J. 1909, also mehr 16,87 %;
3 566 432 tkm zurückgelegt gegen 3 453 576 tkm i. J. 1909, also mehr 3,27 %;
1 212 587 ℳ eingenommen gegen 1 174 216 ℳ i. J. 1909, also mehr 3,27 %.

Die Beförderung von Hunden ergab 40 240 ℳ gegen 42 874 ℳ i. J. 1909, also weniger 6,14 %.

Fahrkartensteuer.

Die erhobene Fahrkartensteuer betrug:

818 942 ℳ gegen 729 594 ℳ im Vorjahr, also mehr 12,25 %.

Auf die 1. Klasse kamen 24,13 % (1909: 21,17 %), auf die 2. Klasse 32,91 % (1909: 33,64 %), auf die 3. Klasse 41,49 % (1909: 43,65 %), auf Fahrscheinhefte und Sonderzüge 1,47 % (1909: 1,54 %).

b) Güterverkehr.

α) Gesamtergebnisse.

Im Güterverkehr ist eine Einnahme von 92 956 783 ℳ aufgekommen, die das Ergebnis des Vorjahrs von 86 638 538 ℳ um 6 318 245 ℳ, d. i. um 7,29 % übersteigt. Demgegenüber erhöhten sich:

die Beförderungsmenge

von 36 044 866 t
auf 40 062 619 „ } also um 4 017 753 t = 11,15 %;

die Tonnenkilometer

von 2 611 157 544
auf 2 802 699 635 } also um 191 542 091 = 7,34 %;

die Achskilometer der Güterwagen ohne die Leistungen auf Neubaustrecken

von 803 291 771
auf 830 243 470 } also um 26 951 699 = 3,36 %.

Die durchschnittliche Beförderungsstrecke einer Tonne ist von 72,44 auf 69,96 km, also um 2,48 km = 3,42 % gefallen.

Die Mehreinnahme gegenüber dem Vorjahr ist der Besserung der allgemeinen wirtschaftlichen Lage, insbesondere der vermehrten Tätigkeit im Kohlenbergbau sowie in der Eisen- und Stahlindustrie zu danken.

Die höchste Einnahme mit 8 425 206 ℳ wies der Güterverkehr im Monat Oktober 1910 auf, die niedrigste mit 7 267 652 ℳ im Monat Mai 1910.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:17 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

β) Einzelergebnisse.

Tarifklassen	Beförderte Tonnen	Zurückgelegte Tonnenkilometer	Einnahme im ganzen ℳ	Einnahme in % der Gesamteinnahme
Expreßgut	23 989	795 992	518 087	0,55
Eilgut	114 040	14 075 243	2 197 852	2,36
Stückgut:				
a) zu gewöhnl. Frachtsätzen	667 578	40 927 691	5 296 246	5,70
b) zu ermäßigt. Frachtsätzen	173 600	12 401 427	1 216 965	1,31
Wagenladungen:				
Spezialtarif III	6 573 283	468 802 219	14 414 101	15,51
Ausnahmetarif für Roheisen, Eisenerze, Steine, Rohstoffe	12 927 347	738 540 216	18 749 427	20,17
Steinkohlen und Koks	13 390 756	1 099 488 255	28 357 024	30,51
sonstige Wagenladungen	4 789 937	360 469 629	18 794 076	20,22
Fahrzeuge, Tiere, Leichen	122 966	8 154 512	900 378	0,96
Militärgut einschließlich Pferde	66 972	4 794 926	262 572	0,28
Dienstgut	1 212 151	54 249 525	127 464	0,14
Postgut	—	—	33 312	0,04
Nebenerträge	—	—	2 089 279	2,25
zusammen	40 062 619	2 802 699 635	92 956 783	100,00
im Jahr 1909	36 044 866	2 611 157 544	86 638 538	100,00

An der Verkehrszunahme gegen 1909 waren hauptsächlich beteiligt:

Tarifklassen	Einnahme ℳ	%	tkm	%
Expreßgut	+ 26 007	5,28	+ 38 148	5,03
Eilgut	+ 58 447	2,73	+ 78 648	0,56
Stückgut a)	+ 126 656	2,45	+ 915 088	2,29
„ b)	+ 68 365	5,95	+ 474 111	3,98
Wagenladungsklasse B	+ 211 496	5,29	+ 3 789 649	6,72
Spezialtarif A^2	+ 153 678	10,73	+ 2 572 480	10,83
„ I	+ 267 567	7,57	+ 5 017 453	7,30
„ II	+ 698 624	13,09	+ 18 514 808	14,84
„ III (10 000 kg)	+ 1 134 936	9,11	+ 37 232 686	9,00
Ausnahmetarif:				
Roheisen, Eisenerze, Steine u. Rohstoffe	+ 1 311 567	7,52	+ 54 930 124	8,04
Steinkohlen und Koks	+ 2 021 549	7,68	+ 75 500 811	7,37
Tiere	+ 165 094	23,81	+ 1 148 105	17,66

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:17 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

An Einnahmen kamen:		1909	1910
auf 1 Tonne	ℳ	2,41	2,32
„ 1 Tonnenkm	₰	3,32	3,32
„ 1000 Achskm der Güterwagen beladen	ℳ	163	164
auf 1000 Achskm der Güterwagen beladen und leer	„	108	112
auf 1 km der mittleren Betriebslänge für den Güterverkehr	„	42 228	44 909

Die Zahl der Tonnenkilometer auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge belief sich auf 1 354 046 gegen 1 272 679 im Vorjahr, die der Tonnen auf 19 355 gegen 17 569 im Vorjahr.

Auf 1000 Güterwagenachskilometer (beladen und leer) kamen 48 t und 3 376 tkm gegen 45 t und 3 251 tkm im Vorjahr, auf 1000 Achskilometer (beladen) 71 t und 4 954 tkm gegen 68 t und 4 921 tkm im Vorjahr.

Von den gegen Frachtberechnung beförderten Gütern

kamen auf	1909	1910	gegen 1909
	Tonnen		%
den Binnenverkehr	8 061 556	8 234 749	+ 2,15
die Verbandsverkehre mit:			
den übrigen deutschen Bahnen und der Prinz-Heinrich-Bahn	17 801 241	20 021 961	+ 12,48
Belgien und Holland	2 926 440	3 200 928	+ 9,38
Frankreich	839 343	1 077 539	+ 28,38
Schweiz und Italien	566 304	720 814	+ 27,28
die Durchgangsverkehre	5 194 192	6 195 521	+ 19,28
zusammen	35 389 076	39 451 512	+ 11,48

Die Einnahme betrug in den 3 Hauptgruppen des Güterverkehrs:		1909	1910
Binnenverkehr	ℳ	20 778 916	21 185 529
Verbandsverkehre	„	49 014 571	53 523 564
Durchgangsverkehre	„	16 845 051	18 247 690
Zusammen	„	86 638 538	92 956 783

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:17 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Mithin gegen 1909 mehr:

Binnenverkehr	406 613 ℳ	=	1,96 %;
Verbandsverkehre	4 508 993 „	=	9,20 „;
Durchgangsverkehre	1 402 639 „	=	8,33 „.
Zusammen . .	6 318 245 ℳ	=	7,29 %

6. Beamte und Arbeiter.

a) Kopfzahl des Personals.

Dienstzweig		Im Jahresdurchschnitt betrug die Zahl der etatsmäßigen Beamten	nichtetatsmäßigen Beamten	Arbeiter	sämtlichen Beamten und Arbeiter
im Verwaltungsdienst .	1909	844,36	180,13	131,92	1 156,41
	1910	839,08	222,30	133,98	1 195,36
im Bahnunterhaltungs- u. Bahnbewachungsdienst	1909	1 840,33	95,25	6 368,16	8 304,24
	1910	1 843,00	105,58	6 334,67	8 283,25
im Bahnhofs-, Abfertigungs- und Zugbegleitungsdienst . .	1909	6 795,20	1 326,58	5 186,83	13 308,61
	1910	6 842,49	1 351,65	5 286,68	13 480,82
im Zugförderungs- und Werkstättendienst .	1909	2 027,5	656,58	6 129,12	8 813,2
	1910	2 034,08	695,83	6 119,72	8 849,63
im ganzen .	1909	11 507,89	2 258,54	17 816,03	31 582,46
	1910	11 558,65	2 375,36	17 875,05	31 809,06

b) Besoldung der Beamten.

Dienstzweig		Besoldungsaufwand für die etatsmäßigen Beamten im Jahre 1909	etatsmäßigen Beamten im Jahre 1910	nichtetatsmäßigen Beamten im Jahre 1909	nichtetatsmäßigen Beamten im Jahre 1910
im Verwaltungsdienst . . .	ℳ	3 454 041	3 405 389	448 241	440 330
im Bahnunterhaltungs- und Bahnbewachungsdienst . .	„	3 109 883	3 096 577	130 665	137 412
im Bahnhofs-, Abfertigungs- und Zugbegleitungsdienst	„	14 479 226	14 622 849	1 715 342	1 761 545
im Zugförderungs- und Werkstättendienst	„	4 571 774	4 633 076	814 127	886 264
im ganzen .	ℳ	25 614 924	25 757 891	3 108 375	3 225 551

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:17 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

c) Löhnung der Arbeiter.

Zur Löhnung der Arbeiter wurden insgesamt 20 282 375 ℳ gegen 19 891 252 ℳ i. J. 1909 verausgabt. Davon kamen 178 396 ℳ auf den Verwaltungsdienst, 5 634 250 ℳ auf den Bahnunterhaltungs- und Bahnbewachungsdienst, 6 278 407 ℳ auf den Bahnhofs-, Abfertigungs- und Zugbegleitungsdienst, 8 191 322 ℳ auf den Zugförderungs- und Werkstättendienst.

Der durchschnittliche Tagesverdienst der vollkräftigen Arbeiter betrug: 3,32 ℳ (1909: 3,24) bei den Gehilfen, 3,16 ℳ (1909: 3,09) bei den Hilfskräften des unteren Dienstes, 3,50 ℳ (1909: 3,43) bei den Betriebsarbeitern, 3,14 ℳ (1909: 3,02) bei den Bahnunterhaltungsarbeitern, 4,68 ℳ (1909: 4,57) bei den Werkstättenarbeitern, 3,61 ℳ (1909: 3,56) bei der Gesamtheit der vollkräftigen Arbeiter.

Im letzten Monat des Rechnungsjahrs (März 1911) hatten 2,83 % der vollkräftigen Arbeiter einen Tagesverdienst von 2,40—2,50 ℳ, 24,72 % von 2,55—3,00 ℳ, 27,43 % von 3,05—3,50 ℳ, 15,11 % von 3,55—4,00 ℳ, 10,61 % von 4,05—4,50 ℳ, 9,14 % von 4,55—5,00 ℳ, 10,16 % von mehr als 5,00 ℳ. Im tarifmäßigen oder wirklichen Durchschnittslohn und darüber haben 55,84 % der vollkräftigen Arbeiter gestanden.

d) Persönliche Ausgaben überhaupt.

Der Gesamtbetrag der persönlichen Ausgaben einschl. der Nebenbezüge des Personals bezifferte sich auf 53 021 804 ℳ gegen 52 373 850 ℳ im Jahre 1909. Davon kamen auf den Verwaltungsdienst 4 281 321 ℳ, auf den Bahnunterhaltungs- und Bahnbewachungsdienst 9 096 764 ℳ, auf den Bahnhofs-, Abfertigungs- und Zugbegleitungsdienst 24 297 449 ℳ, auf den Zugförderungs- und Werkstättendienst 15 346 270 ℳ.

e) Dienstliche Inanspruchnahme des Personals.

Die tägliche Dauer der Arbeitszeit der gewerblichen Arbeiter war wie folgt geregelt:

Es arbeiteten regelmäßig täglich mit einer Unterbrechung von 1½ bis 2 Stunden um die Mittagszeit

a) die Arbeiter der Haupt- und Nebenwerkstätten und der Telegraphenwerkstätte 9 Stunden;

b) die Arbeiter der Betriebswerkstätten — bei Einrechnung der Vor- und Nachmittagspause von je ¼ Stunde — 10 Stunden;

c) die Arbeiter der Bahnmeisterwerkstätten 10 Stunden.

Von den übrigen Bediensteten der Verwaltung (Beamten und Arbeitern) hatten nach Abzug der planmäßigen Dienstpausen von mindestens ½ Stunde

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:17 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

bei Zugrundelegung des Standes vom 1. Oktober 1911 — 23,02 % (Vorj. 22,08) eine durchschnittliche tägliche Dienstschicht von nicht mehr als 8 Stunden, 30,68 % (31,11) von 8—9 Stunden, 33,72 % (33,85) von 9—10 Stunden, 9,28 % (9,69) von 10—11 Stunden, 2,69 % (2,64) von 11—12 Stunden, 0,51 % (0,52) von 12—13 Stunden und 0,10 % (0,11) von 13—14 Stunden.

7. Wohlfahrtseinrichtungen für das Personal.

Wie in allen früheren Jahren, so hat auch im Jahre 1910 die Verwaltung der Reichseisenbahnen der Pflege der Wohlfahrt des Personals besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Über einige der Wohlfahrtseinrichtungen folgen nachstehend kurze Mitteilungen:

Wohnungen für Beamte und Arbeiter.

Am Schluß des Jahres waren insgesamt 2 958 bahneigene und 23 gemietete, zusammen 2 981 Wohnungen vorhanden. Davon waren 2 016 an Bedienstete der Eisenbahnverwaltung und 27 an Beamte der Post- und Zollverwaltung, zusammen 2 043 als Dienstwohnungen, 938 als Mietwohnungen vergeben. Gegenüber dem Vorjahr hat die Gesamtzahl der Wohnungen um 42 zugenommen, wovon 30 Dienstwohnungen und 12 Mietwohnungen waren.

Außer diesen Wohnungen waren noch 12 Arbeiterwohngebäude in Bischheim, Diedenhofen, Montigny und Riedisheim vorhanden, die aus Mitteln der Arbeiterpensionskasse der Reichseisenbahnen erbaut wurden.

Die in etatsmäßigen Stellen befindlichen Inhaber von Dienstwohnungen erhalten keinen Wohnungsgeldzuschuß. Nur den Beamten, die bereits vor Verkündung des Besoldungsgesetzes vom 15. Juli 1909 eine Dienstwohnung inne hatten, wird bis zum 31. März 1917 ein Teil des Wohnungsgeldzuschusses gezahlt.

Die Mietpreise für die aus besonderen Mitteln des Reichs beschafften Mietwohnungen waren so festgesetzt, daß eine angemessene Verzinsung der Herstellungskosten erzielt wurde; für alle sonstigen Mietwohnungen entsprach die Miete in der Regel den ortsüblichen Preisen.

Bahnärztlicher Dienst.

Dem größten Teil der im Bureau- und äußeren Dienst beschäftigten mittleren und unteren Beamten und deren Angehörigen wurde die ärztliche Behandlung unentgeltlich gewährt. Die Zahl der Bahnärzte betrug im Berichtsjahr 131, ihre Bezüge beliefen sich auf 106 120 ℳ.

Badeanstalten.

Badeanstalten bestanden auf den größeren Bahnhöfen und in den Werkstätten. Ihre Zahl betrug am Schluß des Berichtsjahres 56 mit 56

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:17 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Wannenbad-, 42 Brausebad- sowie 203 Wannen- und Brausebadeinrichtungen, im ganzen mit 301 Badeeinrichtungen. Die unentgeltliche Benutzung der Badeeinrichtungen war den im äußeren Bahnhofs-, Fahr-, Bahnbewachungs-, Bahnunterhaltungs- und Magazindienst, auf den Güterböden und in den Werkstätten beschäftigten Beamten und Arbeitern gestattet, die im Hinblick auf ihren Dienst der körperlichen Reinigung und Erfrischung im besonderen Maße bedurften, ferner denjenigen Bediensteten, denen der Gebrauch der Bäder vom Arzt zur Wiederherstellung ihrer Gesundheit verordnet worden war. Die übrigen Bediensteten und die Angehörigen der Beamten und Arbeiter hatten eine mäßige Vergütung (15 ₰ für das Wannen- und 10 ₰ für das Brausebad) zu entrichten, während pensionierte Beamte und etwa sonst noch zur Benutzung zugelassene Personen 40 und 20 ₰ fürs Bad bezahlen mußten.

Fürsorge für die Bediensteten während der Dienst- und Arbeitspausen.

Die Einrichtungen der Fürsorge namentlich für die Bediensteten, die genötigt sind, die Dienst- und Arbeitspausen außerhalb ihrer Häuslichkeit zu verbringen, hat die Verwaltung im Berichtsjahr weiter ausgebaut und verbessert. Im übrigen wird auf Seite 681 des Archivs 1910 verwiesen.

Abgabe alkoholfreier Getränke.

Um den im Dienst befindlichen Beamten und Arbeitern gesunde Getränke zu möglichst billigen Preisen zu verschaffen und zugleich die Durchführung des für alle Bediensteten erlassenen Verbots des Genusses alkoholischer Getränke während des Dienstes zu erleichtern, hat die Verwaltung eine größere Zahl von Kaffee-, Milch-, Selterswasser- und Brauselimonadeausgaben eingerichtet, die sich des lebhaftesten Zuspruches erfreuten. Am Ende des Berichtsjahres waren 6 Hauptausgabestellen, 28 Unterausgabestellen und über 140 Zweigstellen vorhanden. Ausgegeben wurden von diesen Stellen im Berichtsjahr: 644 190 Portionen Milch, 727 755 Portionen Zucker, 1 260 790 Portionen Kaffee, 511 685 Flaschen Selterswasser, 817 760 Flaschen Limonade, im Gesamtwert von 119 313 ℳ. Der Preis war auf 7 ₰ für eine Flasche Limonade, im übrigen auf 2 ₰ für die Flasche oder Portion festgesetzt.

Außerdem wurde dem Personal des Fahrdienstes sowie den Werkstätten- und Streckenarbeitern zur Verbesserung des Trinkwassers in der heißen Jahreszeit auf Wunsch unentgeltlich ein erfrischender Zusatz (Wermut) geliefert. Der Verbrauch betrug im Berichtsjahr 2 425 l.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:17 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Unfallversicherung.

Im Kalenderjahr 1910 waren auf Grund der Unfallversicherungsgesetze durchschnittlich 15 858 Bedienstete und Arbeiter gegen Unfall versichert. Im ganzen betrug die Zahl der Verunglückten, an die oder an deren Hinterbliebene Zahlungen geleistet wurden, 311 Getötete und 1 860 Verletzte, zusammen 2 171. Im Berichtsjahr sind 22 Getötete und 160 Verletzte zu-, 8 Getötete und 105 Verletzte abgegangen. Die Gesamtausgabe bezifferte sich auf 644 434 ℳ, wovon 621 490 ℳ Unfallrenten und 19 225 ℳ Kosten des Heilverfahrens waren.

Auf je 1 000 versicherte Personen kamen i. J. 1910 11,48 entschädigungspflichtige Unfälle gegen 10,28 im Vorjahr.

Von den 182 neuen Unfällen verursachten:

15 eine nur vorübergehende Erwerbsunfähigkeit,
125 eine dauernde teilweise Erwerbsunfähigkeit,
20 eine dauernde völlige Erwerbsunfähigkeit,
22 den Tod.

An durchschnittlichen Jahresrenten ergaben sich nach der Gesamtzahl der Verletzten und der Hinterbliebenen Getöteter sowie nach dem Gesamtbetrage der Ausgabe an Renten:

für die Verletzten . .	302 ℳ	gegen	305 ℳ	im Vorjahr,			
„ „ Witwen . . .	221 „	„	241 „	„	„		
„ „ Waisen	178 „	„	169 „	„	„		
„ „ Aszendenten .	197 „	„	197 „	„	„	„	.

Es wurden 68 Berufungen an das Schiedsgericht in Straßburg erhoben, wovon 50 als unbegründet zurückgewiesen und 18 als begründet anerkannt wurden.

Arbeiterkrankenkassen.

Änderungen in der Organisation der Krankenkassen sind im Berichtsjahr nicht eingetreten. Im übrigen zu vergl. S. 738 des Archivs für 1911.

Im Kalenderjahr 1910 hatte die Krankenfürsorge folgende Ergebnisse:

Zahl der Mitglieder und Erkrankungen.	Krankenkasse der Reichseisenbahnen	Krankenkasse der Wilhelm-Luxemburg-Bahnen
Durchschnittliche Anzahl der Mitglieder .	16 666	2 199
Davon:		
a) weibliche Mitglieder	481	15
b) nicht versicherungspflichtige Mitglieder	316	1

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:17 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	Krankenkasse der	
	Reichs-eisenbahnen	Wilhelm-Luxemburg-Bahnen
Anzahl der Sterbefälle unter den Kassenmitgliedern überhaupt	86	9
auf je 100 Mitglieder	0,516	0,409
Sterbefälle unter den Familienangehörigen, für welche Sterbegeld gewährt wurde, überhaupt	442	48
auf je 100 Mitglieder	2,652	2,183
Anzahl der Erkrankungsfälle, wofür Krankengeld und Verpflegungskosten gezahlt wurden	6 812	1 175
auf je 100 Mitglieder	40,874	53,433
Anzahl der Krankheitstage, wofür Krankengeld und Verpflegungskosten gezahlt wurden	187 086	17 364
auf je 1 Mitglied.	11,226	7,896
Finanzielle Lage.		
Einnahmen der Kassen . . . . . ℳ	763 378	89 975
Ausgaben der Kassen:		
für ärztliche Behandlung . . . . . „	145 041	17 224
„ Arznei und Heilmittel . . . . „	66 253	14 491
an Krankengeld . . . . . „	412 976	35 477
„ Wöchnerinnen-Unterstützung . „	422	—
„ Sterbegeld . . . . . „	24 092	2 660
„ Kur- und Verpflegungskosten . „	33 494	1 338
„ Verwaltungskosten usw. . . . . „	18 497	1 784
Zusammen. . . . . „	700 775	72 974
Auf je 1 Mitglied entfielen:		
Einnahme . . . „	45,80	40,92
Ausgabe . . . „	42,05	33,19
Vermögensstand am Ende des Jahres 1910 . . . . . „	708 244	134 089
Vermögensstand am Ende des Jahres 1909 . . . . . „	645 641	117 088

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:20 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Arbeiterpensionskassen.

Es bestehen 2 Arbeiterpensionskassen: die Pensionskasse der Reichseisenbahnen und die Pensionskasse der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen.

Änderungen in der Organisation und Verwaltung der Pensionskassen sind im Berichtsjahr nicht eingetreten. Im übrigen siehe Seite 739 des Archivs 1911.

Ergebnisse im Kalenderjahr 1910	Pensionskasse der		
	Reichseisenbahnen		Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen
	Abteil. A	Abteil. B	
Zahl der Mitglieder bei Beginn des Jahres .	17 427	14 402	1 799
„ „ „ am Schluß des Jahres . .	16 820	14 125	1 726
Einnahmen der Kassen . . . . . ℳ	377 914	835 454	158 666
Ausgaben der Kassen:			
anteilige Altersrenten . . . . . „	5 278	—	—
„ Invaliden-, Kranken- und Zusatzrenten . . . . . „	149 676	182 471	—
Pensionen . . . . . „	—	1 626	36 604
Witwengeld . . . . . „	—	108 509	11 308
Abfindungen . . . . . „	—	2 821	402
Waisengeld . . . . . „	—	26 924	2 426
Sterbegeld . . . . . „	—	5 889	1 105
Krankenfürsorge . . . . . „	67 317	—	—
zurückgezahlte Beiträge . . . . . „	4 078	17 028	6 438
Verwaltungskosten usw. . . . . „	33 741	2 977	1 073
zusammen . . ℳ	260 090	348 245	59 356
Von den Beiträgen zu den Kassen trug die Eisenbahnverwaltung . . . . . „	127 865	326 574	60 750
Überschuß des Jahres 1910 . . . . . „	117 824	487 209	99 310
Vermögensstand am Schluß des Jahres 1910 . . . . . „	2 747 844	7 157 288	1 427 002
Überschuß auf je 1 Mitglied . . . . . „	7,00	34,49	57,54
Vermögen „ „ 1 „ . . . . . „	163,37	506,71	826,77

Die Zahl der Renten-, Pensionen-, Witwengeld- und Waisengeldempfänger betrug am Schlusse des Jahres

bei der Pensionskasse der Reichseisenbahnen 3 329
„ „ „ „ Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen 262.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:17 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Tuberkulosefürsorge.

Um den Gefahren der Tuberkulose namentlich in den wirtschaftlich schwächeren Kreisen der Bediensteten und ihrer Familien wirksam entgegenzutreten, läßt es sich die Reichseisenbahnverwaltung angelegen sein, der Erkrankung an Tuberkulose auf jede mögliche Weise vorzubeugen und in dennoch vorkommenden Erkrankungsfällen tunlichst rasch Hilfe zu leisten. Ihre Maßnahmen, bei denen sie im Einvernehmen mit den Bahn- und Kassenärzten vorgeht, haben zu dem Ergebnis geführt, daß nicht weniger als 220 Tuberkulosefälle im Berichtsjahr festgestellt wurden und bekämpft werden konnten, wovon 101 Fälle auf Beamte mit Angehörigen und 119 auf Arbeiter und deren Angehörige entfielen. Die entstandenen Kosten übernahm, falls die Erkrankten selbst dazu nicht in der Lage waren, ohne Rücksicht darauf, ob es sich um Bedienstete oder um deren Angehörige handelte, ganz oder teilweise die Reichskasse. Die auf diese Weise von der letzteren getragene Ausgabe erreichte die Höhe von rund 24 000 ℳ.

Eisenbahn-Töchterhort.

Der Eisenbahn-Töchterhort, der die Beamten und Arbeiter der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen und der Reichseisenbahnen umfaßt und dessen Aufgabe es ist, unverheirateten Töchtern verstorbener Beamten und Arbeiter im Falle der Hilfsbedürftigkeit und Würdigkeit, insbesondere zum Zwecke der Ausbildung und der Förderung ihrer Erwerbsfähigkeit Beihilfen zu gewähren, erfreute sich im Berichtsjahr einer günstigen Fortentwicklung. In 1 769 Fällen wurden Unterstützungen bewilligt und hierbei 121 750 ℳ aufgewendet, wovon 118 Fälle mit 6 914 ℳ auf die Reichs-Eisenbahnverwaltung kamen. Die Einnahmen der Stiftung bestehen in freiwilligen Spenden des Personals und erreichten im Jahre 1910 die Höhe von rund 189 000 ℳ, an denen die Reichseisenbahnen mit 9 592 ℳ beteiligt waren. Ins Berichtsjahr fiel auch die Eröffnung des Christianenheims in Erfurt, in dem eine größere Zahl von Waisen, teils für ihr weiteres Leben, teils auf die Dauer der Ausbildung für einen Beruf Unterkommen und Verpflegung findet.

Arbeiterausschüsse.

Die Bestimmungen über die Arbeiterausschüsse, die zur Pflege der Beziehungen zwischen Verwaltung und Arbeiterschaft berufen sind, haben im Berichtsjahr eine weitere Ausgestaltung erfahren. Während bisher nur an solchen Dienstorten Arbeiterausschüsse errichtet werden durften, wo mindestens 100 Arbeiter eines Amtes vorhanden waren, können jetzt schon bei einer Mindestzahl von 50 Arbeitern Ausschüsse gebildet werden. Hier-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:17 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

durch hat sich die Zahl der Ausschüsse von 21 zu Beginn des Rechnungsjahrs auf 56 am Schluß desselben erhöht. Ferner ist das Dienstverhältnis der Ausschußmitglieder und ihrer Ersatzmänner dergestalt gesichert worden, daß ihre Entlassung nicht mehr vom Dienststellenvorsteher oder Amtsvorstand, sondern nur noch von der Generaldirektion angeordnet werden kann. Im Rechnungsjahr 1910 haben die Arbeiterausschüsse zusammen 61 Sitzungen abgehalten, wobei über 211 Anträge verhandelt worden ist, von denen 152 = 72 % eine den Wünschen der Arbeiter entsprechende Erledigung gefunden haben. Von den Anträgen bezogen sich 80 auf Lohnfragen, 23 auf Urlaub oder Freifahrt und 108 auf sonstige Angelegenheiten.

8. Finanzielle Ergebnisse.

a) Betriebsrechnung.

Tit.		Rechnungsjahr 1910 ℳ	Rechnungsjahr 1909 ℳ	1910 mehr (+) / weniger (—) ℳ	%
	Art der Einnahme.				
1	Einnahme „ aus dem Personen- und Gepäckverkehr . . .	28 970 377	27 717 639	+ 1 252 738	4,52
2	„ aus dem Güterverkehr .	92 956 783	86 638 538	+ 6 318 245	7,29
3-6	„ aus sonstigen Quellen . .	10 294 811	8 381 724	+ 1 913 087	22,82
	Summe der Einnahme . .	132 221 971	122 737 901	+ 9 484 070	7,73
	Art der Ausgabe.				
	Persönliche Ausgaben.				
13	Besoldungen der etatsmäßigen Beamten	20 235 500	20 067 284	+ 168 216	0,84
13a	Wohnungsgeldzuschüsse der etatsmäßigen Beamten . . .	3 655 822	3 683 612	— 27 790	0,75
13b	Nichtpensionsfähige Zuschüsse der etatsmäßigen Beamten . .	1 866 570	1 864 027	+ 2 543	0,14
14	Bezüge der nichtetatsmäßigen Beamten u. d. Betriebsarbeiter	11 681 996	11 386 881	+ 295 115	2,59
14a	Funktions- und Stellenzulagen .	69 639	69 818	— 179	0,26
14b	Dienstkleidungszuschuß für Unterbeamte	270 850	266 424	+ 4 426	1,66
15	Reise- und Umzugskosten, Nebenbezüge des Fahrpersonals usw.	3 057 421	3 094 901	— 37 480	1,21

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:17 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Tit.		Rechnungsjahr 1910 ℳ	Rechnungsjahr 1909 ℳ	1910 mehr (+) weniger (—) ℳ	%
16	Vergütungen und Unterstützungen für Kanzlei- und Unterbeamte	82 315	77 690	+ 4 625	5,95
16a	Vergütungen für mittlere Beamte	44 776	44 860	— 84	0,19
16b	Unterstützungen für höhere und mittlere Beamte	50 261	29 731	+ 20 530	69,05
16c	Unterstützungen für ehemalige Beamte, Arbeiter usw. . . .	167 276	165 023	+ 2 253	1,37
16d	Beihilfe an bedürftige Pensionäre	32 524	25 734	+ 6 790	26,39
17	Wohlfahrtsausgaben (Beamte und Arbeiter)	5 798 829	5 127 734	+ 671 095	13,09
	Summe der persönlichen Ausgaben	47 013 779	45 903 719	+ 1 110 060	2,42
	Sächliche Ausgaben.				
18	Kosten der Ausstattungsgegenstände und Betriebsmaterialien	14 711 598	13 948 769	+ 762 829	5,47
19	Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen	13 230 711	13 034 243	+ 196 468	1,50
20	Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Fahrzeuge und maschinellen Anlagen	16 829 225	15 673 427	+ 1 155 798	7,37
21	Benutzung fremder Bahnanlagen und Beamten	5 251 747	5 069 480	+ 182 267	3,60
22	Benutzung fremder Fahrzeuge .	1 813 511	81 759	+ 1 731 752	2118,11
23	Verschiedene Ausgaben	1 657 061	1 622 056	+ 35 006	2,16
	Summe der sächlichen Ausgaben	53 493 853	49 429 733	+ 4 064 120	8,22
	Summe der Ausgaben überhaupt	100 507 632	95 333 452	+ 5 174 180	5,43
	Die Ausgabe an Pächten beträgt	3 283 511	3 292 825	— 9 314	
	Summe der Ausgaben nach Abzug der Pächte (sogenannte reine Betriebsausgabe)	97 224 121	92 040 627	+ 5 183 494	5,63
	Überschuß der Einnahme:				
	a) über die Ausgaben einschl. Pächte	31 714 339	27 404 449	+ 4 309 890	15,72
	b) über die Ausgaben ausschl. Pächte	34 997 850	30 697 274	+ 4 300 576	14,01

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:17 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die bedeutende Mehrausgabe bei Titel 22 erklärt sich dadurch, daß das Rechnungsjahr 1910 die Ergebnisse der Wagenmieteabrechnung für 2 Jahre (1909 und 1910) umfaßt, während im Vergleichsjahr 1909 nur ein geringfügiger Betrag an Wagenmiete zur Verrechnung gelangt ist.

Geldwerte der Materialvorräte.

In vorstehender Betriebsausgabe sind die Geldwerte der im Rechnungsjahr 1910 beschafften und aus dem Vorjahr übernommenen Materialien nur insoweit enthalten, als die Materialien im Berichtsjahr verwendet worden sind. Die Kosten der am Ende des Berichtsjahrs (31. März 1911) noch im Bestande gewesenen Materialien sind von der Istausgabe des Jahres 1910 abgesetzt und auf die Ausgaberechnung des Jahres 1911 übertragen worden. Diese Kosten bezifferten sich auf 15 305 514,09 ℳ, wovon 4 789 458,16 ℳ für Kohlen, Koks und Briketts, 291 303,19 ℳ für sonstige Betriebsmaterialien, 194 476,57 ℳ für Baumaterialien, 7 097 779 ℳ für Oberbaumaterialien und 2 932 497,17 ℳ für Werkstattsmaterialien zu Buch standen.

Prozentuale Beteiligung der einzelnen Ausgabegattungen an der Gesamtbetriebsausgabe.

Titel	Ausgabegattung	Rechnungsjahr 1910 %	Rechnungsjahr 1909 %
13-13b	Bezüge der etatsmäßigen Beamten	25,63	26,87
14	Bezüge der nichtetatsmäßigen Beamten und der Betriebsarbeiter	11,62	11,94
14a-15	Sonstige Bezüge (Stellenzulagen, Dienstkleidungszuschuß, Reisekosten usw.)	3,38	3,60
16-16d	Vergütungen und Unterstützungen	0,37	0,36
17	Wohlfahrtszwecke	5,77	5,38
18	Ausstattungsgegenstände und Betriebsmaterialien	14,64	14,63
19	Bauliche Anlagen (Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung)	13,16	13,67
20	Fahrzeuge und maschinelle Anlagen (Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung) . .	16,74	16,44
21-23	Sonstige sächliche Ausgaben	8,69	7,11
		100,00	100,00

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:17 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Betriebseinnahme und Betriebsausgabe auf die Fahrzeugleistungen und durchschnittliche Bahnlänge bezogen.

Es kamen	auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge (2 085,04) ℳ	auf 1000 Lokomotivnutzkm (32 107 073) ℳ	auf 1000 Wagenachskm aller Art (1 226 780 220) ℳ
an Einnahmen	63 415	4 118	108
„ Ausgaben ausschl. der Pächte .	46 629	3 028	79
„ Überschuß	16 786	1 090	29
„ Ausgaben einschl. der Pächte .	48 205	3 130	82
„ Überschuß	15 210	988	26

b) Betriebskoeffizient.

Das Verhältnis der reinen Betriebsausgaben, d. i. der Ausgaben abzüglich der Pacht für fremde Bahnen, zur Einnahme betrug 73,53 % gegen 75,00 % im Vorjahr, das Verhältnis der Gesamtausgabe zur Einnahme 76,01 % gegen 77,7 % im Vorjahr. Es ist somit, und zwar infolge des starken Steigens der Einnahme, eine Verbesserung des Betriebskoeffizienten eingetreten.

c) Verzinsung des Anlagekapitals.

Die Verzinsung des durchschnittlichen Anlagekapitals der reichseigenen Bahnen (816 049 744 ℳ) betrug bei einem Betriebsüberschuß von 31 714 339 ℳ 3,89 % gegen 3,42 % im Vorjahr. Wird zum Anlagekapital der reichseigenen Bahnen das der gepachteten Strecken mit 71 255 240 ℳ gerechnet, so stellt sich bei einem reinen Betriebsüberschuß von 34 997 850 Mark die Verzinsung auf 3,94 %, gegen 3,52 % im Vorjahr.

d) Gegenüberstellung der finanziellen Ergebnisse des letzten Jahrfünfts.

Es betrug	im Rechnungsjahr				
	1906	1907	1908	1909	1910
die Einnahme: überhaupt . . . . . ℳ	117 625 827	121 536 835	116 482 559	122 737 901	132 221 971

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:17 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Es betrug	im Rechnungsjahr				
	1906	1907	1908	1909	1910
auf 1 km der mittleren Betriebslänge . . ℳ	58 356	60 283	56 660	59 383	63 415
auf 1 Lokomotivnutzkm „	3,86	3,75	3,76	3,99	4,12
auf 1 Wagenachskm . „	0,11	0,10	0,10	0,10	0,11
die Ausgabe:					
überhaupt . . . . . „	85 606 348	95 925 357	95 930 333	95 333 452	100 507 632
auf 1 km der mittleren Betriebslänge . . „	42 470	47 580	46 663	46 124	48 205
auf 1 Lokomotivnutzkm „	2,81	2,96	3,10	3,10	3,13
auf 1 Wagenachskm . „	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08
in % der Einnahme . %	72,8	78,9	82,3	77,7	76,01
in % der Einnahme (nach Abzug der Pacht von der Ausgabe) . . %	70,0	76,2	79,5	75,0	73,53
der Überschuß:					
überhaupt . . . . . ℳ	32 019 479	25 611 478	20 552 226	27 404 449	31 714 339
auf 1 km der mittleren Betriebslänge . . „	15 885	12 704	9 997	13 259	15 210
auf 1 Lokomotivnutzkm „	1,05	0,79	0,66	0,89	0,99
„ 1 Wagenachskm . „	0,03	0,02	0,02	0,02	0,03
„ das Anlagekapital der reichseigenen Bahnen bezogen . . . . %	4,68	3,58	2,65	3,42	3,89

Generated on 2019-07-31 14:17 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Die Eisenbahnen in Schweden

im Jahre 1908[1]).

Das Eisenbahnnetz Schwedens umfaßte nach der amtlichen schwedischen Statistik[2]) am Ende des Jahres 1908 = 10 282 km vollspurige und 3 082 km schmalspurige, zusammen 13 364 km Eisenbahnen, und zwar:

4 339 km oder 32,5 % vollspurige Staatsbahnen,
5 943 „ „ 44,5 „ „ Privatbahnen und
3 082 „ „ 23,0 „ schmalspurige Privatbahnen.

Gegen 1907 ist die Bahnlänge um 116 km oder 0,9 % gestiegen. Auf 100 qkm Grundfläche kamen 3,05 km und auf je 10 000 Einwohner 24,61 km Eisenbahnen.

Abgesehen von den durchweg schmalspurigen Eisenbahnen auf der Insel Gotland mit einem zusammenhängenden Netz von 170,6 km, der Schmalspurbahn Borgholm—Böda auf der Insel Öland (54,9 km) und 4 Privateisenbahnen in Schweden selbst[3]) mit 44,2 km voll- und 17,2 km schmalspurigen Bahnstrecken, die weder unter sich noch mit anderen Eisenbahnen in Verbindung stehen, bilden die schwedischen Staats- und Privateisenbahnen ein zusammenhängendes Eisenbahnnetz von 13 077 km Gesamtlänge, das in Kornsjö, Charlottenberg, Storlien und Riksgränsen unmittelbar an die norwegischen Eisenbahnen anschließt, auch mit den dänischen Eisenbahnen durch die Eisenbahnfähren Malmö—Kopenhagen und Helsingborg—Helsingör verbunden ist.

---

[1]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1911, S. 1017 ff.

[2]) Bidrag till Sveriges officiella Statistik. L, Statens Jernvägstrafik 47 b Allmän Svensk Jernvägsstatistik för år 1908 utgifven af kungl. Jernvägsstyrelsen. Stockholm 1911.

[3]) Göteborg—Särö, Åmmeberg—Nygrufvan, Marma—Sandarne und Virå—Kolmården (Stafsjö-Eisenbahn).

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:17 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die Hauptergebnisse der Statistik, die sich auf das Gesamtnetz der schwedischen Eisenbahnen erstreckt, sind für die letzten beiden Betriebsjahre folgende:

	1907	1908
Bahnlänge am Jahresschluß . . . . km	13 248	13 364
Betriebslänge:		
am Jahresschluß . . . . . ,,	13 341	13 367
im Jahresdurchschnitt . . . . . ,,	13 108	13 242
Anlagekapital:		
im ganzen . . . . . Kr.	985 686 326	1 009 350 998
auf 1 km Bahnlänge . . . . . ,,	74 403	75 526
im Jahresdurchschnitt . . . . . ,,	970 504 268	997 091 008
Bestand an Betriebsmitteln am Jahresschluß:		
Lokomotiven und Triebwagen . . Stck.	1 796	1 862
auf 1 km Bahnlänge . . . . . ,,	0,135	0,139
Personen- und Postwagen . . . . ,,	3 305	3 462
Achsen auf 1 km Bahnlänge . . ,,	0,63	0,65
Gepäck- und Güterwagen . . . . ,,	44 109	45 260
Achsen auf 1 km Bahnlänge . . ,,	6,89	7,06
Leistungen der eigenen und fremden Betriebsmittel auf eigener Bahn:		
Zugkilometer:		
überhaupt . . . . . km	50 469 900	51 385 100
auf 1 km durchschn. Betriebslänge ,,	3 850	3 880
auf einen Tag und 1 km durchschnittlicher Betriebslänge . . ,,	10,5	10,6
Lokomotivkilometer:		
überhaupt . . . . . ,,	63 405 900	64 377 200
auf 1 km durchschn. Betriebslänge ,,	4 837	4 862
davon im Zugförderungsdienst . %	81,6	81,6
Wagenachskilometer im ganzen . . km	1 515 538 000	1 506 474 000
darunter: Personen- u. Postwagen ,,	397 923 000	409 147 000
Gepäck- u. Güterwagen ,,	1 115 580 000	1 094 750 000
auf 1 km durchschn. Betriebslänge ,,	115 620	113 760
,, 1 Zugkm . . . . . ,,	30,0	29,3

Generated on 2019-07-31 14:17 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Leistungen der eigenen Betriebsmittel auf eigener und fremder Bahn:		1907	1908
auf 1 Lokomotive	km	36 400	36 100
„ 1 Achse der Triebwagen . . .	„	20 500	22 700
„ 1 „ „ Personen- und Postwagen	„	48 200	47 900
„ 1 „ „ Gepäck- und Güterwagen . . .	„	12 100	11 600
„ 1 „ sämtlicher Wagen . .	„	15 100	14 600
Personenverkehr:			
Beförderte Personen	Anz.	52 038 850	54 163 160
davon: in 1. und 2. Klasse . . .	%	6,71	6,21
„ 3. Klasse	„	91,89	92,78
Militär	„	1,40	1,01
Personenkilometer im ganzen . . .	km	1 412 937 500	1 442 392 000
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge.	„	108 410	109 580
Durchschnittslänge einer Fahrt . .	„	27,2	26,6
Frachtpflichtiges Gepäck	t	32 500	34 590
	tkm	2 607 200	2 751 700
Güterverkehr:			
Gesamtzahl der beförderten Tonnen[1])	t	33 705 410	33 052 270
Tonnenkilometer im ganzen [1]) . . .	tkm	2 360 870 200	2 341 051 700
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge [1])	„	180 112	176 797
Mittlere Beförderungslänge einer Tonne [1])	km	70,0	70,8
Gesamtgewicht der frachtpflichtigen Güter	t	31 812 110	31 002 940
davon: Fahrzeuge usw.	%	0,19	0,17
lebende Tiere	„	0,67	0,64
Eilgut	„	0,35	0,41
Frachtgut	„	98,79	98,78
Gesamtzahl der frachtpflichtigen Tonnenkilometer	tkm	2 214 333 900	2 159 421 500
auf 1 km durchschn. Betriebslänge .	„	168 933	163 080

[1]) Mit Einschluß des frachtfreien Gepäcks und der frachtfreien Dienstgüter.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:17 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	1907	1908
Mittlere Beförderungslänge einer frachtpflichtigen Tonne . . . . . km	69,6	69,7
Finanzielle Ergebnisse[1]:		
Gesamteinnahme . . . . . Kr.	127 190 583	126 997 127
auf 1 km mittlerer Betriebslänge ,,	9 703	9 590
,, 1 Zugkm . . . . . ,,	2,52	2,47
,, 1 Wagenachskm . . . . . Öre	8,39	8,43
,, 1 Reintonnenkilometer . . . ,,	5,15	5,18
Von der Gesamteinnahme kamen auf:		
im Personenverkehr . . . . . Kr.	41 560 239	42 566 925
= %	32,68	33,52
für die Postbeförderung . . . . . Kr.	3 387 638	3 686 924
= %	2,66	2,90
im Güterverkehr . . . . . Kr.	80 908 310	79 274 490
= %	63,61	62,42
zusammen als Verkehrseinnahmen Kr.	125 856 187	125 528 339
= %	98,95	98,84
An den Einnahmen aus dem Personenverkehr waren beteiligt:		
die 1. und 2. Klasse mit . . . . Kr.	9 937 880	9 726 706
= %	23,91	22,85
die 3. Klasse mit . . . . . Kr.	27 831 967	29 246 848
= %	66,97	68,71
die Militärbeförderung mit . . . Kr.	730 289	571 472
= %	1,76	1,34
der Schlafwagenverkehr[2]) mit . Kr.	2 010 704	1 925 122
= %	4,84	4,52
der Verkehr in Sonderzügen mit . Kr.	96 493	82 075
= %	0,23	0,19
die Beförderung von Gefangenen mit . . . . . Kr.	88 986	88 245
= %	0,21	0,21
die Gepäckbeförderung mit . . . Kr.	863 920	926 457
= %	2,08	2,18

[1]) Ohne die Einnahmen und Ausgaben der Fährbetriebe usw.

[2]) Schlafwagen- und Zuschlagkarten.

Generated on 2019-07-31 14:17 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

		1907	1908
Die durchschnittliche Einnahme aus dem Personenverkehr betrug:			
für 1 km durchschnittlicher Betriebslänge	Kr.	3 189	3 234
für eine Person:			
in der 1. und 2. Klasse	„	2,85	2,89
„ „ 3. Klasse	„	0,58	0,58
bei der Militärbeförderung	„	1,00	1,05
überhaupt	„	0,78	0,77
für ein Personenkilometer	Öre	2,87	2,88
„ „ Tonnenkilometer frachtpflichtigen Gepäcks	„	33,14	33,67
Von den Einnahmen aus dem Güterverkehr kamen auf:			
Leichen, Fahrzeuge und lebende Tiere	Kr.	1 673 916	1 518 110
	= %	2,07	1,91
Eilgut	Kr.	3 973 335	4 198 706
	= %	4,91	5,30
Frachtgut	Kr.	75 261 059	73 557 674
	= %	93,02	92,79
Die durchschnittliche Einnahme aus dem Güterverkehr betrug:			
für 1 km durchschnittlicher Betriebslänge	Kr.	6 173	5 987
für ein frachtpflichtiges Tonnenkilometer	Öre	3,65	3,67
Gesamtausgabe	Kr.	94 606 929	104 056 872
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge	„	7 217	7 858
auf 1 Zugkm	„	1,87	2,03
„ 1 Wagenachskm	Öre	6,24	6,91
„ 1 Reintonnenkilometer	„	3,83	4,24
im Verhältnis zur Gesamteinnahme	%	74,38	81,95

Generated on 2019-07-31 14:17 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

An der Gesamtausgabe waren beteiligt:	1907	1908
die Bahnunterhaltung und -bewachung mit . . . . . %	20,51	20,58
der Verkehrsdienst mit . . . . . „	31,02	30,84
der Maschinendienst mit . . . . „	42,01	41,90
die sonstigen Ausgaben mit . . „	6,46	6,68
Der Überschuß betrug:		
im ganzen . . . . . Kr.	32 583 654	22 940 255
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge. . . . . „	2 486	1 732
auf 1 Zugkm . . . . . „	0,65	0,44
„ 1 Wagenachskm . . . . . Öre	2,15	1,52
„ 1 Reintonnenkilometer . . . „	1,32	0,94
im Verhältnis zur Gesamteinnahme %	25,62	18,05
„ „ zum durchschnittlichen Anlagekapital . . . . . „	3,36	2,30

Nach der vorstehenden Übersicht ergab sich für 1908 gegen 1907

eine Mindereinnahme von . . . 193 456 Kr. = 0,15 %,
„ Mehrausgabe „ . . . 9 449 943 „ = 9,99 „,
ein Minderüberschuß „ . . . 9 643 399 „ = 29,60 „.

Beim Betriebe wurden	1907		1908	
	getötet	verletzt	getötet	verletzt
Reisende	14	15	10	15
Eisenbahnbeamte und Arbeiter	38	178	31	199
andere Personen	50	21	50	23
zusammen Personen . . .	102	214	91	237

Wegen der Hauptbetriebsergebnisse der schwedischen Staatsbahnen im Berichtsjahr 1908 wird auf den im Archiv für Eisenbahnwesen 1910, S. 1246 ff. veröffentlichten Aufsatz „Die schwedischen Staatsbahnen in den Jahren 1907 und 1908“ Bezug genommen. Die hauptsächlichsten Betriebsergebnisse der schwedischen Privatbahnen sind in der folgenden Übersicht zusammengestellt:

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:18 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	1907	1908
Bahnlänge am Jahresschluß . . . km	8 907	9 025
davon: vollspurig . . . . . „	5 935	5 943
schmalspurig . . . . . „	2 972	3 082
Betriebslänge im Jahresdurchschnitt „	8 824	8 916
Anlagekapital:		
überhaupt . . . . . Kr.	512 678 495	524 952 798
auf 1 km Bahnlänge . . . . . „	57 556	58 164
und zwar:		
auf 1 km vollspuriger Bahnen. . „	68 840	70 008
„ 1 „ schmalspuriger Bahnen „	35 022	35 327
im Jahresdurchschnitt . . . . . „	505 151 832	518 387 993
Bestand an Betriebsmitteln am Jahresschluß:		
Lokomotiven und Triebwagen . . Stck.	997	1 032
auf 1 km Bahnlänge . . . . . „	0,111	0,114
Personen- und Postwagen . . . . „	1 944	1 998
Achsen auf 1 km Bahnlänge . . „	0,56	0,57
Gepäck- und Güterwagen . . . . „	24 106	24 683
Achsen auf 1 km Bahnlänge . . „	5,57	5,69
Leistungen der eigenen und fremden Betriebsmittel auf eigener Bahn:		
Zugkilometer überhaupt	28 496 000	28 712 600
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge	3 230	3 220
auf einen Tag und 1 km durchschnittlicher Betriebslänge	8,8	8,8
Lokomotivkilometer überhaupt	32 466 800	32 602 300
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge	3 680	3 657
davon im Zugförderungsdienst %	88,0	87,7
Wagenachskilometer überhaupt . . km	684 642 000	672 044 000
darunter:		
Personen- und Postwagen . . . „	200 810 000	203 640 000
Gepäck- und Güterwagen . . . „	481 797 000	465 827 000
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge. . . . . „	77 590	75 380
auf 1 Zugkm . . . . . „	24,0	23,4

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:18 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

		1907	1908
Leistungen der eigenen Betriebsmittel auf eigener und fremder Bahn:			
auf 1 Lokomotive	km	33 200	32 400
„ 1 Achse der Triebwagen . .	„	20 500	22 700
„ 1 „ „ Personen- und Postwagen	„	39 700	39 400
„ 1 „ „ Gepäck- und Güterwagen . . .	„	9 900	9 500
„ 1 „ sämtlicher Wagen .	„	12 500	12 100
Personenverkehr:			
Beförderte Personen	Anz.	35 070 670	36 761 330
Personenkilometer im ganzen . . .	km	673 115 900	698 717 400
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge.	„	76 920	79 060
Durchschnittslänge einer Fahrt . .	„	19,2	19,0
Frachtpflichtiges Gepäck	t	19 460	20 830
	tkm	841 700	878 200
Güterverkehr:			
Gesamtzahl der beförderten Tonnen[1])	t	22 143 170	21 542 710
Tonnenkilometer im ganzen [1]) . . .	tkm	992 677 700	957 838 200
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge [1])	„	112 509	107 441
durchschnittliche Beförderungslänge einer Tonne [1])	km	44,8	44,5
Gesamtgewicht der frachtpflichtigen Güter	t	21 314 940	20 699 810
Gesamtzahl der frachtpflichtigen Tonnenkilometer	tkm	957 065 000	916 587 400
auf 1 km durchschn. Betriebslänge	„	108 473	102 814
Durchschnittliche Beförderungslänge einer Tonne	km	44,9	44,3

[1]) Mit Einschluß des frachtfreien Gepäcks und der frachtfreien Dienstgüter.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:18 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Finanzielle Ergebnisse:		1907	1908
Gesamteinnahme	Kr.	63 546 251	63 044 804
auf 1 km durchschn. Betriebslänge	„	7 202	7 071
„ 1 Zugkm.	„	2,23	2,20
„ 1 Wagenachskm	Öre	9,28	9,38
„ 1 Reintonnenkm	„	6,09	6,24
Von der Gesamteinnahme kamen auf:			
im Personenverkehr	%	31,83	33,40
für die Postbeförderung.	„	2,62	2,77
im Güterverkehr	„	64,32	62,41
zusammen als Verkehrseinnahmen	„	98,77	98,58
Die durchschnittliche Einnahme aus dem Personenverkehr betrug:			
auf 1 km durchschn. Betriebslänge	Kr.	2 311	2 382
auf 1 Personenkilometer	Öre	2,93	2,94
Die durchschnittliche Einnahme aus dem Güterverkehr betrug:			
auf 1 km durchschn. Betriebslänge	Kr.	4 632	4 414
auf 1 Tonnenkilometer	Öre	4,27	4,29
Gesamtausgabe	Kr.	43 563 930	46 574 683
im Verhältnis zur Gesamteinnahme	%	68,55	73,89
Der Überschuß betrug im ganzen .	Kr.	19 982 321	16 470 121
auf 1 km durchschn. Betriebslänge	„	2 265	1 847
„ 1 Zugkm	„	0,70	0,58
„ 1 Wagenachskm	Öre	2,92	2,45
„ 1 Reintonnenkm	„	1,91	1,63
im Verhältnis zur Gesamteinnahme	%	31,45	26,11
„ „ zum durchschnittlichen Anlagekapital	„	3,96	3,18

Generated on 2019-07-31 14:18 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Die schwedischen Staatsbahnen

in den Jahren 1909 und 1910[1]).

Die nachstehenden Angaben sind dem amtlichen Betriebsbericht[2]) der schwedischen Staatsbahnen entnommen:

		1909	1910
1. Längen.			
Eigentumslänge am Jahresschluß .	km	4 372	4 418
davon zweigleisig	,,	175	175
Betriebslänge am Jahresschluß . .	,,	4 376	4 422
,, im Jahresdurchschnitt	,,	4 376	4 380
2. Anlagekapital.			
Anlagekapital am Jahresschluß:			
im ganzen	Kr.	499 795 866	516 480 818
auf 1 km Bahnlänge	,,	114 317	116 904
Anlagekapital im Jahresdurchschnitt	,,	493 832 533	505 800 931
3. Fuhrpark.			
Bestand am Jahresschluß:			
Lokomotiven	Stück	847	879
Tender	,,	693	709
Personenwagen	,,	1 445	1 466
mit Plätzen	,,	61 908	63 153
Postwagen	,,	62	62

[1]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1911, S. 1042 ff.

[2]) Bidrag till Sveriges officiella Statistik. L.) Statens Järnvägstrafik 49 a, Kungl. Järnvägsstryrelsens underdåniga Berättelse för år 1910. Stockholm, K. L. Beckmans Boktryckeri, 1911.

Generated on 2019-07-31 14:18 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

	1909	1910
Gepäckwagen . . . . . Stück	485	477
mit Ladefähigkeit . . . . . t	4 486	4 497
Güterwagen . . . . . Stück	20 639	21 080
mit Ladefähigkeit . . . . . t	290 503	302 149
Bahndienstwagen . . . . . Stück	33	35
Auf 1 km Bahnlänge standen zur Verfügung:		
Lokomotiven . . . . . Stück	0,194	0,199
Personenwagen . . . . . Achsen	0,808	0,812
Postwagen . . . . . ,,	0,051	0,051
Gepäckwagen . . . . . ,,	0,262	0,258
Güterwagen . . . . . ,,	9,854	9,991
Leistungen der eigenen Lokomotiven und Wagen auf eigener und fremder Bahn.		
Die Lokomotiven haben geleistet:		
auf eigener Bahn . . . . . km	31 680 958	32 479 256
,, fremder ,, ... ,,	69 742	55 693
im ganzen . . . . ,,	31 750 700	32 534 949
Die Durchschnittsleistung einer Lokomotive im Zug- und Verschiebedienst betrug . . ,,	38 486	38 871
Von den Wagen haben geleistet:		
die Personenwagen . . . . . Achskm	186 934 854	190 147 115
,, Postwagen . . . . . ,,	21 461 358	20 872 507
,, Gepäckwagen . . . . . ,,	66 706 923	65 328 152
,, Güterwagen . . . . . ,,	515 486 766	585 876 478
zusammen . . . ,,	790 589 901	862 224 252
Durchschnittsleistung einer Achse:		
der Personenwagen . . . . . km	54 156	53 982
,, Postwagen . . . . . ,,	100 758	94 875
,, Gepäckwagen . . . . . ,,	59 033	57 507
,, Güterwagen . . . . . ,,	12 096	13 446
,, Wagen aller Art . . . . . ,,	16 662	17 783

Generated on 2019-07-31 14:18 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

In den einzelnen Zuggattungen wurden auf den eigenen Betriebsstrecken von Lokomotiven und Wagen geleistet:

in		Lokomotiv-Zugkilometer überhaupt	Lokomotiv-Zugkilometer auf 1 km Betriebslänge	Auf 1 km Betriebslänge kommen demnach Züge auf 1 Tag	Wagen-Achskilometer	Zugstärke Achsen
Schnellzügen . .	1909	3 303 357	755	2,07	89 102 012	27,0
	1910	3 210 540	733	2,01	90 749 384	28,3
Personenzügen .	1909	7 577 041	1 731	4,74	130 973 516	17,3
	1910	7 920 522	1 808	4,95	133 667 875	16,9
gemischten Zügen	1909	3 866 412	884	2,42	125 611 938	32,5
	1910	3 859 427	881	2,41	137 782 499	35,7
Güterzügen . . .	1909	7 100 493	1 623	4,45	455 192 454	64,1
	1910	7 413 158	1 693	4,64	509 188 057	68,7
Arbeitszügen . .	1909	196 100	44	0,12	5 146 308	26,2
	1910	264 077	60	0,17	7 675 254	29,1
zusammen .	1909	22 043 403	5 037	13,80	806 026 228	36,6
	1910	22 667 724	5 175	14,18	879 063 069	38,8

Auf 1 km Betriebslänge wurden durchschnittlich geleistet:		1909	1910
von Lokomotiven im Zug- und Verschiebedienst	Lok.-km	7 045	7 220
von Personenwagen	Achskm	42 787	43 161
„ Postwagen	„	4 680	4 595
„ Gepäckwagen	„	15 164	14 899
„ Güterwagen	„	121 561	138 044
zusammen . .	„	184 192	200 699
Mit Einschluß des Aufenthalts auf den Zwischenstationen legten von den regelmäßigen Zügen in einer Stunde durchschnittlich zurück:			
Schnellzüge	: km	48,6	49,6
Personenzüge	„	36,0	36,0
gemischte Züge	„	23,8	23,5
Güterzüge	„	15,5	15,8

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:22 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	1909	1910
Jeder Personenzug, mit Einschluß der gemischten Züge, wurde durchschnittlich benutzt . . . . . von Personen	53,3	56,4
Von den bewegten Plätzen waren durchschnittlich besetzt . . . . . %	27,68	29,42
Von den kilometrischen Leistungen der Güterwagen auf eigener Bahn waren Leerläufe . . . . . %	31,42	32,49
Die durchschnittliche Nettobelastung jeder Güterwagenachse betrug im Verhältnis zum Ladegewicht:		
a) wenn nur die beladenen Wagen in Betracht gezogen werden . . . %	55,03	58,94
b) wenn auch die leeren Wagen berücksichtigt werden . . . . . „	36,72	38,54

4. Personenverkehr.

Es betrug:		die Zahl der beförderten Personen	die Zahl der gefahrenen Personen-km	die durchschnittliche Wegstrecke für 1 Person km
in der I. Klasse	1909	29 689	12 703 291	427,9
	1910	33 318	13 968 711	419,3
„ „ II. „	1909	1 337 324	171 978 819	128,6
	1910	1 355 699	177 951 870	131,3
„ „ III. „	1909	16 522 106	564 202 367	34,1
	1910	18 799 384	617 279 658	32,8
Personenbeförderung des öffentlichen Verkehrs	1909	17 889 119	748 884 477	41,9
	1910	20 188 401	809 200 239	40,1
Militär	1909	284 494	36 567 135	128,5
	1910	312 042	36 883 141	118,2
zusammen	1909	18 173 613	785 451 612	43,2
	1910	20 500 443	846 083 380	41,3
auf 1 km Betriebslänge .	1909	4 153	179 491	—
	1910	4 680	193 170	—

Generated on 2019-07-31 14:21 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Es betrug:		die Einnahme			
		im ganzen Kr.	%	für 1 Person Kr.	für 1 Personenkilometer Öre
in der I. Klasse	1909	703 841	3,59	23,71	5,54
	1910	767 950	3,64	23,05	5,50
„ „ II. „	1909	5 732 199	29,24	4,29	3,33
	1910	5 922 042	28,09	4,37	3,33
„ „ III. „	1909	12 713 769	64,85	0,77	2,25
	1910	13 923 086	66,04	0,74	2,26
Personenbeförderung des öffentlichen Verkehrs	1909	19 149 809	97,68	1,07	2,56
	1910	20 613 078	97,77	1,02	2,55
Militär	1909	454 222	2,32	1,60	1,24
	1910	469 885	2,23	1,51	1,27
zusammen	1909	19 604 031	100,00	1,18	2,73
	1910	21 082 963	100,00	1,13	2,74
auf 1 km Betriebslänge .	1909	4 480	—	—	—
	1910	4 813	—	—	—

Im übrigen brachten noch ein:	1909	1910
die Schnellzugszuschläge . . . . . Kr.	927 778	952 842
der Schlafwagenverkehr . . . . . „	804 513	923 663
die Zuschlagskarten . . . . . „	111 337	134 507
die Bahnsteigkarten . . . . . „	33 975	37 257
die Sonderzüge . . . . . „	8 429	2 195
die Beförderung von Gefangenen . „	60 949	61 473
„ „ „ Hunden . . . „	46 401	48 687
der Gepäckverkehr . . . . . „	503 149	533 427
die Beförderung von Fahrrädern . „	53 513	61 202
Die Einnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr belief sich hiernach		
im ganzen . . . . . auf Kr.	22 154 075	23 838 216
auf 1 km Betriebslänge . . . „ „	5 063	5 443
im Verhältnis zur Gesamteinnahme %	34,94	33,54

Generated on 2019-07-31 14:22 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

5. Güterverkehr.

		Es wurden befördert		durchschnittliche Wegstrecke km
		Tonnen	Tonnenkm	
Eil-, Expreß- und Frachtgut .	1909	9 680 341	1 147 019 540	118
	1910	11 676 195	1 429 673 198	122
Fahrzeuge und Leichen . .	1909	22 382	2 294 700	103
	1910	25 370	4 441 750	175
lebende Tiere	1909	86 944	12 570 905	145
	1910	99 702	13 606 469	136
zusammen frachtpflichtige Güter	1909	9 789 667	1 161 885 145	119
	1910	11 801 267	1 447 721 417	123
auf 1 km Betriebslänge . .	1909	2 237	265 513	
	1910	2 694	330 530	
außerdem frachtfreie Güter.	1909	1 074 297	122 839 593	114
	1910	1 219 012	136 590 779	112
im ganzen Güter	1909	10 863 964	1 284 724 738	118
	1910	13 020 279	1 584 312 196	122
auf 1 km Betriebslänge . .	1909	2 483	293 584	
	1910	2 973	361 715	

		Die Einnahme betrug		
		im ganzen Kr.	für 1 t Kr.	für 1 tkm Öre
Eil-, Expreß- und Frachtgut .	1909	37 832 872	3,91	3,30
	1910	43 726 446	3,74	3,06
Fahrzeuge und Leichen . .	1909	81 733	3,65	3,56
	1910	123 665	4,87	2,78
lebende Tiere	1909	850 400	9,78	6,76
	1910	914 503	9,17	6,72
zusammen frachtpflichtige Güter	1909	38 765 005	3,96	3,34
	1910	44 764 614	3,79	3,09
auf 1 km Betriebslänge . .	1909	8 859	—	—
	1910	10 220	—	—

Rechnet man zu den Einnahmen aus der Güterbeförderung, wie dies in der deutschen Statistik geschieht, die Einnahmen aus der Postbeförderung, so beläuft sich das Erträgnis des Güterverkehrs:

	1909	1910
im ganzen . . . . . auf Kr.	40 703 681	46 645 200
auf 1 km Betriebslänge . . . „ „	9 302	10 650
im Verhältnis zur Gesamteinnahme . . . . . „ „	64,19	65,62

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:18 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

6. Finanzielles Gesamtergebnis.

		1909	1910
Verkehrseinnahmen	Kr.	62 857 756	70 483 416
auf 1 km Betriebslänge	„	14 365	16 092
im Verhältnis zur Gesamteinnahme	%	99,13	99,16
Gesamteinnahme	Kr.	63 407 958	71 083 931
auf 1 km Betriebslänge	„	14 490	16 229
Gesamtausgabe	„	54 527 624	54 742 004
auf 1 km Betriebslänge	„	12 460	12 498
im Verhältnis zur Gesamteinnahme	%	85,99	77,01
Überschuß	Kr.	8 880 334	16 341 927
auf 1 km Betriebslänge	„	2 030	3 731
im Verhältnis zur Gesamteinnahme	%	14,01	22,99
im Verhältnis zum Anlagekapital im Jahresdurchschnitt	„	1,80	3,23

7. Fährbetrieb (vorstehend nicht berücksichtigt).

a) Malmö — Kopenhagen.

Einnahmen	Kr.	190 627	169 456
Ausgaben	„	206 373	199 471
im Verhältnis zu den Einnahmen	%	108,26	117,71
Überschuß	Kr.	— 15 746	— 30 015
im Verhältnis zum Anlagekapital im Jahresdurchschnitt	%	— 1,66	— 2,84
Anlagekapital am Jahresschluß	Kr.	951 600	951 600

b) Trälleborg — Saßnitz (am 7. Juli 1909 eröffnet).

Einnahmen	Kr.	264 027	681 195
Ausgaben	„	187 111	563 279
im Verhältnis zu den Einnahmen	%	70,87	82,69
Überschuß	Kr.	76 916	117 916
im Verhältnis zum Anlagekapital im Jahresdurchschnitt	%	7,86	2,40
Anlagekapital am Jahresschluß	Kr.	1 958 261	4 913 320

Generated on 2019-07-31 14:19 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Kleine Mitteilungen.

Die Internationale Baufach-Ausstellung, Leipzig 1913, wird auch auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens manche Anregung bieten. Breiter Raum soll dem Städtebau, zu dessen wichtigsten Fragen ja die Einordnung der Verkehrsanlagen, insbesondere der Bahnhöfe, gehört, eingeräumt werden. Zum Teil soll er in wirklichen Ausführungen dargestellt werden, und vor allem soll die Ausstellung selbst die Fortschritte der modernen Stadtbaukunst zum Ausdruck bringen. Die Ausstellung will vorführen, wie die Ingenieurbaukunst in der Lage ist, Bahnhofsanlagen zu schaffen, die sich in das Stadtgebilde harmonisch einfügen und gleichzeitig den wirtschaftlichen Bedürfnissen genügen, wie günstige Gleisverbindungen zwischen den Bedarfs- und Verkaufsstätten, wie städtischen Markthallen, Schlachtviehhöfen, Gasanstalten, Elektrizitätswerken usw. anzulegen sind. Durch Pläne und Modelle sollen die verschiedenartigen Bahn- und Bahnhofsanlagen insbesondere auch die Sicherungseinrichtungen des Eisenbahnverkehrs, in gemeinverständlicher Weise veranschaulicht werden. Es trifft sich günstig, daß eins der großartigsten Zeugnisse für die Fortschritte des Bahnhofsbaues, der neue Personenbahnhof in Leipzig, im Ausstellungsjahre dem Verkehr zum größten Teil bereits übergeben sein wird, und daß so neben den Modellen der Ausstellung in ihrer nächsten Nähe auch die Wirklichkeit an einem besonders hervorragenden Beispiele den Beweis für den hohen Stand des Eisenbahnbauwesens erbringen kann.

Die Eisenbahnen in der Republik Haiti. Im Betriebe befinden sich lediglich die Eisenbahn in der Ebene Cul de Sac[1]), die die Hauptstadt Port-au-Prince mit dem die Ebene abschließenden Seengebiete verbindet, und die an der Küste verlaufende Bahn Port-au-Prince—Léogâne. Beide

[1]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1901 S. 206, wo über die Konzessionierung dieser Bahn berichtet wird.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:19 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

gehören der überwiegend amerikanischen Société haïtienne du Chemin de fer de la Plaine du Cul de Sac, die auch Eigentümerin der hauptstädtischen Straßenbahn, der einzigen der Republik, ist. — Eine Eisenbahn von Port-au-Prince nach Cap Haïtien nebst Zweiglinien ist einer zu der amerikanischen Gruppe Speyer & Co. gehörigen Gesellschaft, der National Railway Co., konzessioniert worden. Bisher sind jedoch erst die Pläne für die nördliche und die südliche Endstrecke von der Regierung genehmigt worden. Es sind dies die Strecken Cap Haïtien—Grande Rivière und Port-au-Prince—Arcahaie. — Einer französischen Gesellschaft, der Société franco-haïtienne des Chemins de fer in Paris, ist die Konzession für eine Eisenbahn von Les Cayes nach Léogâne erteilt worden. — Endlich sind für eine Eisenbahn Port-au-Prince—Pétionville Vorarbeiten im Gange. Diese Bahn soll elektrisch betrieben werden. Man beabsichtigt auch die Elektrisierung der Bahnen der Société haïtienne du Chemin de fer de la Plaine du Cul de Sac.

Die Lagos-Eisenbahn. Unter den von Großbritannien in letzter Zeit angegliederten afrikanischen Kolonien hat sich Süd-Nigeria schnell entwickelt. Deutlich tritt dies darin zutage, daß die Eisenbahn, die dieses Gebiet durchschneidet, heute insgesamt etwa 1 400 engl. Meilen (2 250 km) lang ist und sich gut rentiert.

Von dem Gesamtgebiet von Nigeria mit 785 000 Quadratkilometern zählt S ü d - N i g e r i a nur etwa den vierten Teil (200 000 qkm) mit 6 Millionen unter insgesamt 15 Millionen Einwohnern (19 auf je 1 qkm). Es umfaßt die westafrikanische Küste zwischen Dahome und Kamerun und erstreckt sich nördlich im Westen ungefähr bis zum 9., im Osten ungefähr bis zum 7. nördlichen Breitengrade. 1884 wurde es zum britischen Protektorat erklärt, 2 Jahre später wurde der „Niger Company" ein Freibrief ausgestellt. 1891 übertrug man die Verwaltung einem englischen Generalkonsul und Regierungskommissar, dem man auch die richterliche Gewalt zusprach. Am 1. Januar 1900 wurde das Land von der Regierung übernommen.

Einige Teile befanden sich schon früher in britischem Besitz: insbesondere das wirtschaftlich außerordentlich wichtige L a g o s , das schon 1862 von den Engländern besetzt wurde. Es ist eine Insel an der Sklavenküste, die trotz des ungünstigen Klimas schon seit langer Zeit als der bedeutendste Handelsplatz Westafrikas gilt. Dieses Lagosgebiet im engeren Sinne umfaßt 260 qkm mit etwa 90 000 Einwohnern, von denen ungefähr 50 000 auf die Stadt Lagos zu rechnen sind. 1893 nahmen die Engländer von dort aus das dahintergelegene Festland in Besitz: insbesondere den gut bevölkerten Staat Joruba, dessen größte Stadt, Abeokuta, heute etwa

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:19 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

173 000 Einwohner hat, während Ibadan eine Bevölkerung von 170 000 Seelen, Oschogbo von 40 000 und Ilorin von etwa 70 000 Köpfen besitzt. Auch das weiter nördlich gelegene Land Borgu wurde damals unter britisches Protektorat gestellt. Heute bildet dieser ganze Landesteil Süd-Nigeriens die Provinz Lagos.

Sogleich nach Übernahme der Regierung in Süd-Nigeria begannen die Engländer mit dem Bau von Eisenbahnen. Die Lagos-Eisenbahn ist Staatsbahn. Sie erzielt gute Ergebnisse. In vollem Betrieb befindet sich die 468 engl. Meilen lange Strecke von Lagos bis Minna Junction. Die Spurweite ist die für britische Bahnen in Afrika übliche von 3 Fuß 6 Zoll. Die erste Strecke von Lagos nach Ibadan wurde 1901 eröffnet; sie hatte eine Länge von 124 engl. Meilen, später ist sie weiter ausgebaut; seit 1905 ist man verhältnismäßig schnell vorwärtsgekommen.

Jetzt befindet sich der Ausgangspunkt der Bahn auf der Iddoinsel; diese ist mit der Lagosinsel durch die Carterbrücke verbunden, die auch von der Dampfstraßenbahn benutzt wird. Dort befindet sich der große Eisenbahnkai, den fast die gesamte Ausfuhr und ein großer Teil der Einfuhr der Provinzen Lagos und Ilorin berührt. Von den Ausfuhrsendungen wird der größte Teil unmittelbar aus den Eisenbahnwagen in die Zweigdampferlinien der deutschen Woermannlinie oder der englischen Firma Elder, Dempster & Co. eingeladen. Diese bringen ihre Fracht dann nach Forcados, dem Nigerhafen, wo sie sie an die Ozeandampfer derselben Linien abgeben. Der zeitraubende und kostspielige Umschlag in Forcados soll später fortfallen, wenn die neuen Hafenanlagen von Lagos fertiggestellt sein werden. Dies soll im Jahre 1915 der Fall sein.

Von der Iddoinsel überquert die Lagos-Eisenbahn zunächst auf einer Brücke von 900 Fuß Länge das Wasser, um das Festland bei Ebutemelta zu erreichen. Dort befinden sich die Eisenbahnwerkstätten, die Lokomotiven- und Wagenschuppen und die Verwaltung der Lagos-Eisenbahn; es sind das die größten Eisenbahnanlagen, die bisher in Westafrika bestehen.

Die Reise zwischen Lagos und Minna Junction — etwa 460 Meilen — erfordert ungefähr 30 Stunden. Früher brauchte man für diese Strecke auf der Fahrt den Niger aufwärts 9 bis 10 Tage. Nachdem die Eisenbahn westlich vom Niger die Eingeborenenstädte Abeokuta (62 Meilen), Ibadan (124 Meilen), Oschogbo (185 Meilen), Ilorin (247 Meilen) berührt hat, erreicht sie weiter nördlich bei Jebba (307 Meilen) den Niger, der auf einer Dampffähre überschritten wird. Diese läuft vom Südufer hinüber zur Jebbainsel. Von dort wird der nördliche Arm auf der „Nördlichen Kanalbrücke (North Channel Bridge)“ überschritten, die in zwei Spannungen von je 150 Fuß und zwei anderen von je 100 Fuß in Stahlkonstruktion das Wasser überspannt. Dann führt die Bahn in nordöstlicher Richtung weiter.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:19 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Zwischen dem Niger und seinem Nebenflusse Kaduna überschreitet sie das Nigertal auf einer Brücke von 1 500 Fuß Länge. Eine halbe Meile dahinter erreicht sie (430 Meilen von Lagos entfernt) Zungeru, die Verwaltungshauptstadt von Nord-Nigeria. Diese Stadt ist durch eine Zweiglinie von 38 engl. Meilen Länge mit Minna Junction, dem Endpunkt der Lagosbahn, verbunden. Hier erreicht die Bahn die Baro-Kano-Linie. Die in nördlicher Richtung verlaufende Strecke Minna Junction—Kano ist bei einer Länge von 712 Meilen wirtschaftlich deshalb von besonderer Bedeutung, weil sie die Zinnablagerungen des Bauchiplateaus mit dem Meere verbindet.

Wie die meisten in den Kolonien gebauten Bahnen, wie übrigens auch das Eisenbahnwesen in den Vereinigten Staaten bis vor verhältnismäßig kurzer Zeit, hat die Lagos Railway heute darunter zu leiden, daß die erste Anlage ihrer Schienenstränge in zu starken Steigungen und in Kurven mit zu kleinem Durchmesser erfolgte. Es hat sich herausgestellt, daß eine Steigung von 1 : 50, wie sie hier und da angewandt wurde, für einen Betrieb mit steigendem Verkehr ebenso schädlich ist wie die scharfen Kurven, die man anfangs baute.

Die stärksten Steigungen sind inzwischen beseitigt worden; 1 : 100 wird jetzt für den Ausfuhrverkehr, also in der Richtung nach dem Meere zu kaum überschritten, während in der Gegenrichtung die höchste Steigung 1 : 80 betragen wird, sobald die nötigen Umänderungen vorgenommen sind. Ebenso legt man die Krümmungen jetzt mit sehr viel größerem Halbmesser an. Auf der Hauptlinie zwischen Lagos und Ibadan (124 engl. Meilen Länge) sind für diese Verbesserungen 220 000 Pfund Sterling bewilligt worden. Diese Umbauten, die annähernd den Neubau von 70 engl. Meilen nötig machen, sind fast vollendet.

Personen- und Frachtverkehr auf der Lagos-Eisenbahn habe sich gut entwickelt. Die Zahl der beförderten Reisenden betrug 1902 erst 80 000, stellte sich 1910 dagegen bereits auf 400 000. Der Güterverkehr hat sich noch viel schneller gehoben: von 33 000 t (1902) auf mehr als 200 000 t (1910).

Der Verwaltungsbericht der Lagos-Eisenbahn für das Jahr 1910 teilt mit, daß die Roheinnahmen 253 601 Pfund betrugen, die Ausgaben 157 867 Pfund Sterling, so daß ein Einnahmenüberschuß von 95 737 Pfund verzeichnet werden konnte. Das bedeutet eine Verzinsung des Anlagekapitals von 2 910 000 Pfund mit 3,29 %.

Eine weitere erfeuliche Tatsache ist die niedrige Krankheitsziffer, die man im Laufe der Zeit zu erzielen verstanden hat. Das Klima von Lagos gilt als überaus unerfreulich. Nur etwa 200 Europäer leben in dieser Stadt — außer dem Gouverneur und mehreren Missionaren nur

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:22 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

eine Anzahl von Kaufleuten, die von dort Palmöl und Palmkerne, Elfenbein und Kopalharz, Baumwolle und Kautschuk, Kaffee und Vieh (Rinder und Pferde, Schafe und Schweine) ausführen. Außerdem leben eine Anzahl Eisenbahnangestellte dort. Insgesamt beträgt die Zahl der weißen Angestellten der Lagosbahn auf der ganzen Linie 221. Die Prozentziffer der Krankheitstage betrug für diese Zahl von Beamten und Angestellten nur 0,93.

Der Fuhrpark besteht aus 55 Lokomotiven, 100 Personenwagen, 636 Güterwagen und 150 besonders konstruierten Wagen, die zum Transport von Steinen für den Bau der Hafenanlagen benutzt werden. Die Lokomotiven gehören dem schwersten Typ an, den man auf 55 pfündige Schienen stellen kann. Die Lokomotiven wiegen mit voller Ausrüstung etwa 73 t. Geplant ist die allmähliche Ersetzung durch einen Lokomotivtyp mit einem Gewicht von 92 t. Für den Wagenpark werden fortgesetzt verbesserte Wagenarten angeschafft. Die zuletzt eingestellten Personenwagen haben meist eine Länge von 60 Fuß. Die Wagen I. Klasse sind mit allem Luxus eingerichtet, den der Reisende verlangen kann: mit elektrischem Licht, mit selbsttätigen Fächern, mit guten Toiletten und mit Badezimmern. Auch Schlafwagen werden eingestellt. Während des Tages läuft ein Speisewagen mit, der den Reisenden alle Arten von Eßwaren und Getränken zu billigen Preisen liefert. Es gibt drei Eisenbahnklassen, wie in England; Europäer pflegen nur die I. Klasse zu benutzen.

Kürzlich sind übrigens französische Eisenbahnpläne aufgetaucht, deren Ausführung der Lagos-Eisenbahn große Vorteile bringen würde. Es wurde der Vorschlag gemacht, eine afrikanische Überlandbahn zu bauen, um die französischen Gebiete des westlichen und nördlichen Afrika aufzuschließen. Die neugeplante Bahn soll mit den schon bestehenden wichtigeren Bahnen Afrikas in Verbindung treten. Sie soll in Algier oder Oran beginnen und ihren Weg zunächst südsüdöstlich nehmen. Etwa in der Mitte zwischen Timbuktu und Khartum soll sie sich gabeln: ein Strang soll in der südsüdöstlichen Richtung durch belgisches Gebiet weiterlaufen, um in Katanga die schon bestehende englische Eisenbahn, die von Kapstadt 2 000 englische Meilen nach Norden gebaut ist, zu erreichen. Wird diese Bahn, wie seit Jahren geplant ist, zu einer Kap-Kairo-Bahn ausgestaltet, so würde die französische Afrikabahn mit diesem System in Verbindung stehen. Der andere Zweig würde von jenem Kreuzungspunkt südwestlich abzweigen, um den Tschadsee zu erreichen. Hier würde die Verbindung mit Nigeria, also mit der Lagos-Eisenbahn hergestellt werden.

Der erstgeschilderte Arm würde auch mit der Uganda-Eisenbahn in Verbindung stehen, so daß die im westlichen Nordafrika auf französischem Gebiet beginnende Bahn drei britische Endpunkte haben würde: einen in

Generated on 2019-07-31 14:20 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Ostafrika, einen in Südafrika, einen in Westafrika. Man rechnet daher damit, daß diese Bahn von Engländern viel benutzt werden würde. Die Reise von London nach Johannesburg, die bisher 14 Tage erforderte, würde dann in 9 Tagen zurückgelegt werden können. Das geplante Eisenbahnsystem würde 6 600 engl. Meilen lang sein, wovon 2 800 Meilen bereits bestehen. Es würden also noch 3 800 Meilen zu bauen sein.

Dr. Ernst Schultze.

Die Großherzoglich mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn im Jahre 1910/1911 [1]). Am Ende des Jahres 1910/1911 waren im Betrieb:

1. vollspurige Hauptbahnen, eigene	452,92	km,
davon sind 90,97 km zweigleisig,		
2. vollspurige Nebenbahnen, eigene	645,81	,,
,, ,, mitverwaltete fremde . .	0,80	,,
zusammen	1 099,53	km,
3. vollspurige Kleinbahnen	48,36	km,
3. schmalspurige Kleinbahnen	15,40	,,
zusammen	1 163,29	km,
5. nicht dem öffentlichen Verkehr dienende Anschlußbahnen:		
a) schmalspurige, eigene	15,80	,,
b) mitverwaltete fremde Strecken	11,69	,,
im ganzen	1 190,78	km.

Davon kommen:

auf Mecklenburg-Schwerin	1 090,51	,, ,
,, Mecklenburg-Strelitz	88,91	,,
,, Preußen	1,85	,,
,, das Gebiet der Freien und Hansestadt Lübeck	9,51	,, .

An Betriebsmitteln sind vorhanden:

194 Bahnhöfe,
19 Haltepunkte,

zusammen 213 Bahnstationen,

außerdem sind 93 Betriebshilfsstellen auf freier Strecke vorhanden.

---

[1]) Nach dem Bericht über die Verwaltung der mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn für 1910/1911. Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1911 S. 529.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:20 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Zwischen Warnemünde und Gjedser auf Falster ist ein Dampffährenbetrieb eingerichtet, der von der Bahn gemeinschaftlich mit der dänischen Staatsbahn ausgeführt wird. Benutzt werden vier Fährendampfschiffe (zwei von jedem der Beteiligten). Der Seeweg beträgt 42 km.

Außerdem ist eine Kraftwagenlinie eingerichtet, die eine 5,6 km lange Chausseestrecke benutzt.

Die Hauptbetriebsergebnisse für 1910/1911, verglichen mit denen für 1909/1910, sind folgende:

I. Betriebseinnahme:		1909/1910	1910/1911
Personen- und Gepäckverkehr:			
Beförderte Personen (auf den Haupt- und Nebenbahnen) . . .	Anz.	7 128 115	7 154 424
Geleistete Personenkm	„	267 791 242	270 839 852
und für jede Person	„	37,57	37,86
Gesamteinnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr . . .	ℳ	8 209 993	8 440 471
auf 1 km Betriebslänge	„	7 137	7 267
Güterverkehr:			
Güter aller Art, einschließlich Dienstgut (auf den Haupt- und Nebenbahnen)	t	3 071 461	3 382 499
Geleistete Tonnenkm	tkm	197 787 953	216 234 350
und für jede Tonne	km	64,40	63,93
Gesamteinnahme aus dem Güterverkehr	ℳ	9 177 762	9 996 303
auf 1 km Betriebslänge	„	7 978	8 606
Vergütung für Überlassung von Bahnanlagen	„	292 934	333 594
desgl. von Fahrzeugen	„	759 934	769 757
Erträge aus Veräußerungen . . .	„	153 679	155 587
verschiedene Einnahmen	„	264 314	301 224
Schiffsverkehr:			
Beförderte Personen	Anz.	116 173	122 720
Frachtgut	t	131 238	139 886
Einnahme aus dem Schiffsverkehr	ℳ	532 419	565 275
Gesamte Betriebseinnahme	„	19 391 035	20 562 211

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:20 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

II. Betriebsausgabe:		1909/1910	1910/1911
Persönliche Ausgaben:			
Anzahl der Beamten einschließlich derjenigen bei der Werkstätten- und Gasanstaltsverwaltung . .	Anz.	2 743	2 776
Zahl der Arbeiter desgl.	„	3 299	3 300
Gesamtbetrag der persönlichen Ausgaben	ℳ	5 815 497	6 015 424
auf 1 km Betriebslänge . . .	„	5 055	5 179
Unterhaltung und Ergänzung der Ausstattungsgegenstände sowie Beschaffung der Betriebsmaterialien.	ℳ	2 122 629	2 145 182
davon:			
Kosten für Beschaffung von Betriebsmaterialien (hauptsächlich Kohlen)	„	1 620 930	1 635 358
und auf 1 km mittlerer Betriebslänge.	„	1 409	1 408
Leistungen der Fahrzeuge:			
Gesamtzahl der beförderten Züge	Anz.	109 264	113 966
täglich	„	299	312
Kosten für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen	ℳ	2 555 755	2 599 454
davon für erhebliche bauliche Ergänzungen.	„	433 243	454 587
Kosten für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Fahrzeuge und maschinellen Anlagen	„	2 178 441	2 285 574
Kosten der Benutzung fremder Bahnanlagen usw.	„	441 320	440 117
Kosten der Benutzung fremder Fahrzeuge	„	791 510	836 165
Verschiedene sachliche Ausgaben	„	245 291	154 103
Kosten des Schiffsverkehrs . . .	„	449 576	414 867
Gesamte Betriebsausgabe	ℳ	14 600 019	14 890 886
im Verhältnis zur gesamten Betriebseinnahme (nur für Haupt- und Nebenbahnen)	%	75,03	72,39

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:20 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

		1909/1910	1910/1911
III. Betriebsüberschuß	ℳ	4 791 016	5 671 325
Gegenüber dem durchschnittlichen Anlagekapital von	„	141 633 996	142 487 474
ergibt der Betriebsüberschuß eine Verzinsung von	%	3,38	3,98
und gegenüber den noch bestehenden Verpflichtungen des Landes für den Erwerb von Eisenbahnen im Betrage von	ℳ	98 723 646	98 476 101
eine Verzinsung von	%	4,85	5,76
Unfälle haben sich ereignet:			
Entgleisungen:			
auf freier Bahn		—	—
in Stationen		3	3
Zusammenstöße:			
auf freier Bahn		—	1
in Stationen		4	2
Sonstige Betriebsunfälle:			
auf freier Bahn		6	7
in Stationen		1	14
zusammen		14	27
Getötet oder verletzt sind:			
Reisende:			
getötet		—	—
verletzt		—	2
Beamte und Bahnarbeiter im Dienst:			
getötet		2	1
verletzt		3	10
andere Personen:			
unverschuldet durch Unfälle der Züge:			
getötet		—	—
verletzt		—	1
infolge eigener Unvorsichtigkeit:			
getötet		4	4
verletzt		—	4
durch Selbstmord		1	—
zusammen		10	22

Generated on 2019-07-31 14:20 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Neben den Wohlfahrtseinrichtungen für Beamte und Arbeiter, als: Pensionseinrichtungen für die Beamten und ihre Hinterbliebenen, Krankenkassen für die Arbeiter, Spar- und Vorschußvereine für Beamte, besteht seit dem 1. Juli 1902 eine Viehversicherungskasse, aus der den Mitgliedern im Falle von Verlusten in ihren Viehbeständen durch Gewährung von Geldentschädigungen Ersatz geleistet wird. Die Versicherung erstreckt sich zunächst auf Schweine. Die Kasse hat sich auch im vergangenen Jahre gut bewährt.

Seit dem 1. April 1907 ist ferner eine Arbeiterpensionskasse eingerichtet für die der Invalidenversicherung unterliegenden ständigen Arbeiter, die ihrer Militärpflicht genügt haben oder davon befreit sind und mindestens ein Jahr lang im Dienst der Großherzoglichen Eisenbahnverwaltung beschäftigt sind. Die Kasse bezweckt eine über die gesetzliche Verpflichtung hinausgehende Fürsorge für die ständigen Arbeiter durch Gewährung von Pensionen (in der Form von Zusatzrenten zu den reichsgesetzlichen Invalidenrenten) und von Witwen- und Waisenrenten an die Hinterbliebenen sowie von Sterbegeldern.

Die oldenburgischen Eisenbahnen im Jahre 1910[1]). Am Ende des Jahres 1910 waren im Betrieb:

347,51 km Hauptbahnen und
317,24 „ Nebenbahnen,

zusammen 664,75 km vollspurige Bahnen.

Hiervon kamen auf:

oldenburgisches	Gebiet . . .	550,47 km,
preußisches	„ . . .	105,10 „
niederländisches	„ . . .	0,88 „
bremisches	„ . . .	8,30 „
	zusammen .	664,75 km.

[1]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1911, S. 795 u. ff.: Die oldenburgischen Eisenbahnen im Jahre 1909. Die obigen Mitteilungen sind dem Jahresbericht über die Betriebsverwaltung der oldenburgischen Eisenbahnen für das Jahr 1910 entnommen.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:20 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die Hauptbetriebsergebnisse der Jahre 1909 und 1910 sind folgende:

Es betrugen:		1909	1910
Bahnlänge am Jahresschluß . . .	km	665	665
Mittlere Betriebslänge	„	663	663
Anlagekapital (oldenburgisches) . .	ℳ	84 120 864	89 820 546
Gesamtanlagekapital	„	98 589 393	104 747 774
Betriebsmittel waren vorhanden[1]):			
Lokomotiven	Stck.	173	176
Tender	„	97	100
Personenwagen	„	315	336
Gepäckwagen	„	72	80
Güterwagen	„	2 649	2 820
Arbeitswagen usw.	„	271	302
im ganzen Wagen	„	3 307	3 538
Betriebsmittel waren vorhanden für 1 km Bahnlänge:			
Lokomotiven	„	0,260	0,265
Wagen	„	4,57	4,87
Beschaffungskosten:			
a) der Lokomotiven und Tender	ℳ	6 177 304	6 383 771
für 1 km Bahnlänge	„	9 293	9 603
b) der Wagen	„	13 525 414	14 646 827
für 1 km Bahnlänge	„	19 347	20 910
Leistungen der Betriebsmittel:			
a) Lokomotivkm wurden geleistet:			
im ganzen	Anz.	6 818 293	6 912 735
Nutzkm	„	4 846 342	4 839 112
b) Wagenachskm wurden geleistet:			
von den eigenen Wagen . . .	„	139 580 284	148 237 719
davon auf fremden Strecken	„	78 230 785	84 305 599
von fremden Wagen auf eigenen Strecken	„	83 764 462	91 176 052
im ganzen auf eigenen Strecken	„	145 113 961	155 315 278

[1]) Außerdem zum Betrieb der Inselbahn Wangerooge 3 Tenderlokomotiven, 8 Personenwagen und 10 Güterwagen, ferner 1 Dampfschiff für den Sommerverkehr zwischen Harle und Wangerooge.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:20 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

		1909	1910
c) Zugkilometer wurden geleistet:			
im ganzen	Anz.	4 788 817	4 971 034
durchschnittlich täglich . . .	„	13 120	13 619
auf 1 km Betriebslänge . . .	„	19,78	20,53
Gesamtzahl der beförderten Züge .	„	125 378	128 600
durchschnittlich täglich	„	343,50	352,33
Personenverkehr:			
beförderte Personen	„	8 589 161	9 372 535
geleistete Personenkm	„	201 700 505	221 206 183
Einnahme aus der Personenbeförderung	ℳ	4 990 504	5 354 002
auf 1 km Betriebslänge . . .	„	7 557	8 107
für 1 Person und Kilometer .	₰	2,5	2,4
Gesamteinnahme aus dem Personenverkehr	ℳ	5 237 071	5 629 114
auf 1 km Betriebslänge . . .	„	7 930	8 524
Güterverkehr:			
Güter aller Art, ausschließlich Dienstgut, wurden befördert .	t	3 084 566	3 475 420
Frachteinnahme mit Nebengebühr	ℳ	8 694 338	9 633 116
für 1 km Betriebslänge . . .	„	13 122	14 540
„ 1 tkm	₰	4,01	4,00
Gesamteinnahme	ℳ	17 196 222	18 699 085
Betriebskosten	„	13 598 052	13 622 194
im Verhältnis zur Einnahme .	%	79,08	72,85
Betriebsüberschuß	ℳ	3 598 170	5 076 891
im Verhältnis zum Anlagekapital	%	4,28	5,65
Beamte und Arbeiter:			
etatsmäßige Beamte	Anz.	1 298	1 319
diätarische „	„	1 113	1 152
Arbeiter	„	2 400	2 537
Beamte und Arbeiter zusammen	„	4 811	5 008
Die Gesamtausgabe für das Personal betrug	ℳ	6 337 447	6 700 642

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:20 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die Staatseisenbahnen in Niederländisch-Indien im Jahr 1910[1]).

		Staatsbahnen auf		
		Java		Sumatra
		Östl. Linien	Westl. Linien	
Betriebslänge am Ende des Berichtsjahrs	km	[2]) 963	1 005	245
davon zweigleisig	„	4,6	—	—
dreigleisig	„	2,5	—	—
Mittlere Betriebslänge	„	963	1 005	231
Verwendetes Anlagekapital	fl.	73 282 966	93 136 705	22 731 572
auf 1 km Bahnlänge	„	76 099	92 673	98 405
Gesamteinnahme	„	12 383 637	9 037 980	1 846 088
auf 1 km Bahnlänge	„	12 859	8 993	7 992
Gesamtausgabe	„	5 275 674	5 263 544	1 125 477
auf 1 km Bahnlänge	„	5 478	5 237	4 872
Überschuß	„	7 107 963	3 774 436	720 611
auf 1 km Bahnlänge	„	7 381	3 756	3 120
Verhältnis von $\frac{\text{Ausgabe}}{\text{Einnahme}}$	%	42,6	58,2	61,0
Personenverkehr:				
beförderte Personen	Anzahl	11 290 568	14 776 532	1 035 736
davon 1. Klasse	„	33 719	100 221	21 144
2. „	„	258 879	397 586	1 014 592
3. „	„	10 997 970	13 151 997	—
4. „	„	—	1 126 728	—
geleistete Personenkilometer	„	350 825 302	357 118 444	21 442 188
davon 1. Klasse	„	3 727 501	4 688 226	761 915
2. „	„	14 598 078	14 663 670	20 680 273
3. „	„	332 499 723	327 625 996	—
4. „	„	—	10 140 552	—
Einnahme:				
für Personenbeförderung	fl.	3 961 665	4 007 986	399 268
„ Gepäckbeförderung	„	81 451	103 183	4 165
zusammen aus dem Personen- und Gepäckverkehr	„	4 043 116	4 111 169	403 433
auf 1 km Bahnlänge	„	4 198	4 091	1 746

[1]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1911, S. 819/20 (für das Jahr 1909). Die nachfolgenden Angaben sind entnommen aus dem amtlichen Bericht: Verslag der Staatsspoorwegen in Nederlandsch-Indië over hat jaar 1910. Batavia 1911.

[2]) Einschließlich der Dampfstraßenbahnen Madioen—Ponorogo—$\frac{\text{Balong}}{\text{Soemoroto}}$ und Soemberkolak—Sitoebondo—Pandji.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:22 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

		Staatsbahnen auf		
		Java		Sumatra
		Östl. Linien	Westl. Linien	
Güterverkehr:				
beförderte Gütertonnen . . .	Anzahl	2 155 683	1 245 381	556 052
davon Eil- und Frachtgut . .	„	1 904 188	1 147 955	496 103
frachtfreies Gut . . .	„	251 495	97 426	59 949
gefahrene Gütertonnenkm . . .	„	165 343 448	107 458 335	60 775 107
davon Eil- und Frachtgut . .	„	147 292 890	99 182 079	57 154 457
frachtfreies Gut . . .	„	18 050 558	8 276 256	3 620 650
Einnahme für die Beförderung				
von Expreßgut	fl.	321 721	251 700	9 668
Eil- und Frachtgut . . .	„	7 441 391	4 217 252	1 252 159
Leichen, lebenden Tieren und Fahrzeugen . .	„	47 440	91 304	3 567
zusammen aus dem Güterverkehr	„	7 810 552	4 560 256	1 265 394
auf 1 km Bahnlänge	„	8 111	4 538	5 478
Betriebsmittel am Ende des Betriebsjahrs:				
Lokomotiven	Stück	189	192	65
Tender	„	60	49	—
Personenwagen	„	491	[1]) 432	70
Gepäck- und Postwagen . . .	„	85	138	4
Güterwagen	„	3 777	2 684	634
Gefahrene Züge	Anzahl	93 897	123 575	48 362
Geleistete Zugkilometer	„	5 339 137	5 500 685	1 071 955
durchschnittlich von einem Zug	„	56,9	44,5	22,2
Geleistete Lokomotivkilometer . .	„	7 054 763	6 616 779	1 620 204
Geleistete Wagenkilometer eigener und fremder Wagen auf eigenen Strecken	„	71 845 864	62 172 123	10 577 159
darunter von				
Personen- und Gepäckwagen	„	26 139 771	26 193 534	2 045 215
Güterwagen	„	45 706 093	35 978 589	8 531 944
Durchschnittliche Besetzung der Personenwagenplätze	%	36,16	31,92	28,36
Durchschnittliche Ausnutzung des Ladegewichts der Güterwagen .	„	34,97	29,83	45,06
Es betrug die durchschnittl. Fahrt:				
für 1 Person	km	31,07	24,0	20,70
„ 1 t Gut	„	77,35	86,0	115,20
Es betrug der durchschnittl. Ertrag:				
für 1 Person	fl.	0,35	0,27	0,39
„ 1 t Gut	„	3,91	3,68	2,52

[1]) Einschließlich 4 Krankenwagen für Beri-Beri-Kranke.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:21 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Rechtsprechung.

Enteignungsrecht.

Erkenntnis des Reichsgerichts, VII. Zivilsenats, vom 2. Mai 1911 in Sachen des Fabrikbesitzers, Stadtrats K. in J., Klägers und Revisionsklägers, wider den Königlich Preußischen Eisenbahnfiskus, vertreten durch die Königliche Eisenbahndirektion in B., Beklagten und Revisionsbeklagten.

Für die Ermittlung des Wertes eines Grundstückes, das schon vor Erlaß des Entschädigungsfeststellungsbeschlusses infolge Erteilung der Bauerlaubnis in Besitz genommen ist, ist der Zeitpunkt der Inbesitznahme, nicht die Zeit des Entschädigungsfeststellungsbeschlusses maßgebend. Dabei macht es keinen Unterschied, ob zur Zeit der Erteilung der Bauerlaubnis und Besitzübergabe bereits ein vorläufig festgestellter Plan vorlag oder nicht.

Tatbestand.

Zwecks Erweiterung des Bahnhofes J. ist von dem dem Kläger gehörigen Restvorwerk Nr. 123 Vorstadt J. eine Fläche von 38 ar 26 qm verwendet worden. Bereits am 10. Juli 1901 hat Kläger den Besitz dieser Fläche und weiterer angrenzender 62 qm dem Beklagten übertragen, nachdem zuvor ein 20 ar 45 qm großer Teil dieser Fläche in dem rechtskräftigen Planfeststellungsbeschluß vom 28. Dezember 1900 als zu enteignend bezeichnet war, sich aber nachträglich die Notwendigkeit der Abtretung einer größeren Fläche ergeben hatte. Zwecks Vermeidung der Durchführung des Enteignungsverfahrens gegenüber dem Eigentümer schlossen die Parteien im August 1901 einen Kaufvertrag über die bereits übergebene Grundfläche ab. Dieser Vertrag ist auf Klageerhebung seitens des Eigentümers rechtskräftig für unwirksam erklärt, weil die Form des § 313 des Bürgerlichen Gesetzbuchs nicht beobachtet war. In dem infolgedessen erneut eingeleiteten Enteignungsverfahren ist die dem Kläger für die enteigneten 38 ar 26 qm zu gewährende Entschädigung durch Beschluß des Bezirksausschusses vom 29. Dezember 1907 auf 7 652 ℳ nebst 4 % Zinsen seit 10. Juli 1901 festgesetzt worden. In dem vorliegenden Rechtsstreit fordert Kläger Erhöhung der Entschädigung auf 13 391 ℳ sowie Verzinsung seit 10. Juli 1901, und zwar letztere nur noch von 5 739 ℳ, nachdem Beklagter am 26. März 1908 den vom Bezirksausschuß zugebilligten Betrag nebst den aufgelaufenen

Generated on 2019-07-31 14:21 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Zinsen hinterlegt hat. Kläger macht geltend, daß für die Wertermittlung die Zeit des mit der Klage angefochtenen Entschädigungsfestsetzungsbeschlusses maßgebend und danach die enteignete Grundfläche nicht nur mit 2 ℳ, sondern mit 3,50 ℳ für das Quadratmeter zu bewerten sei. Der Beklagte hat diesen Ausführungen widersprochen und Klageabweisung beantragt. Das Landgericht ist der Auffassung des Klägers beigetreten und hat nach dessen Antrag erkannt. Auf die vom Beklagten eingelegte Berufung ist dieses Urteil abgeändert und auf Klageabweisung erkannt. Hiergegen richtet sich die Revision des Klägers mit dem Antrage, das Urteil des Königlichen Oberlandesgerichts B., I. Zivilsenats, vom 18. April 1910 aufzuheben und die Berufung des Beklagten gegen das Urteil des Königlichen Landgerichts L., II. Zivilkammer, vom 17. November 1908 zurückzuweisen und dem Beklagten die Kosten aufzuerlegen. Der Revisionsbeklagte hat um Zurückweisung der Revision gebeten.

Entscheidungsgründe.

In Abweichung vom Landgericht geht das Berufungsgericht davon aus, daß vorliegend die Entschädigung für die zum Bahnbau verwendeten Grundflächen nicht nach den zur Zeit des Erlasses des Entschädigungsfeststellungsbeschlusses — Januar 1908 — bestehenden Verhältnissen, sondern nach den zur Zeit der Besitzübergabe — Juli 1901 — bestandenen zu gewähren ist. Das Berufungsgericht hat auf Grund erneuter Beweisaufnahme diese Entschädigung nicht über den vom Bezirksausschuß festgestellten Betrag bemessen und demgemäß die Klage abgewiesen. Die Revision wendet sich lediglich gegen den rechtlichen Ausgangspunkt des Berufungsrichters, indem sie Verletzung der §§ 8 und 16 des Enteignungsgesetzes rügt. Sie konnte Erfolg nicht haben.

Wenn auch in der Regel für die Ermittlung des dem Eigentümer zu ersetzenden Wertes der Zeitpunkt maßgebend ist, in dem die Entschädigung nach § 29 des Enteignungsgesetzes festgesetzt ist, so kann doch dieser Grundsatz dann nicht Platz greifen, wenn in Abweichung von dem regelmäßigen Verlaufe des Enteignungsverfahrens der Eigentümer bereits vor diesem Zeitpunkte den Besitz der in Betracht kommenden Grundfläche an den mit dem Enteignungsrecht versehenen Unternehmer übertragen hat, um diesem die Möglichkeit alsbaldiger Verwendung zu den Zwecken des Unternehmens zu gewähren. Zutreffend weist der Berufungsrichter in Anlehnung an das Urteil des erkennenden Senats vom 13. Oktober 1906 darauf hin, daß im vorliegenden Falle die Besitzüberlassung und die Besitzergreifung, der die tatsächliche Verwendung zu dem öffentlichen Unternehmen gefolgt ist, unmöglich eine nur prekaristische gewesen sein kann, daß sie vielmehr von den Beteiligten als dauernde gewollt waren, sei es nun, daß es zu der in Aussicht

Generated on 2019-07-31 14:22 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

genommenen gütlichen Einigung bezüglich der Eigentumsübertragung und der dafür zu gewährenden Vergütung kommen würde, oder daß beim Scheitern einer solchen Einigung die Durchführung des Enteignungsverfahrens erforderlich werden sollte. Dabei hat der Berufungsrichter mit Recht kein entscheidendes Gewicht darauf gelegt, daß ein Teil derjenigen Grundfläche, für die Kläger Entschädigung fordert, in dem zur Zeit der Besitzübertragung vorliegenden Planfestsetzungsbescheid als zu enteignend nicht aufgeführt war. Denn auch bezüglich dieses Teiles ging der Wille der Beteiligten dahin, daß er zu dem Eisenbahnbau verwendet werden sollte, eine Verwendung, durch die jedes Rückforderungsrecht des Klägers ausgeschlossen wurde. Bezüglich der ganzen, tatsächlich zum Eisenbahnbau verwendeten Fläche von 38 ar 26 qm ist in der im Juli 1901 erfolgten Besitzübertragung eine im voraus erfolgte Erfüllung des seitens des Unternehmers gestellten Enteignungsbegehrens zu finden und daraus folgt, daß die für das Grundstück zu gewährende Entschädigung nach dem Wertstand desjenigen Zeitpunktes zu bemessen ist, in dem die durch die tatsächliche Verwendung und die nachfolgende Enteignung definitiv gewordene Entziehung des Grundstücks erfolgt ist. Bereits in seinem oben angezogenen Urteil hat der Senat ausgeführt, daß es widersinnig sein würde, dem Eigentümer einerseits Zinsen vom Tage der Besitzübertragung, andererseits den Wert zuzusprechen, den das Grundstück erst später durch das Fortschreiten der Entwicklung erlangt hat. Aufgegeben und entzogen ist ihm nur der Wert zur Zeit der Besitzübertragung.

Lassen schon diese Erwägungen den Standpunkt des Berufungsrichters gerechtfertigt erscheinen, so kommt noch hinzu, daß der Berufungsrichter in einer mit prozessualen Rügen nicht angegriffenen Weise weiter tatsächlich festgestellt hat, daß die beiden Parteien in der Besitzübertragung vom Juli 1901 ihren übereinstimmenden Willen kundgegeben haben, daß, falls es zu einer gültigen Einigung über die dem Eigentümer zu zahlende Entschädigung nicht kommen würde, diese nach dem Wert zur Zeit der Besitzübertragung bemessen werden sollte. Daß diese letztere Einigung infolge der Nichtigkeit des Vertrages vom August 1901 rechtsunwirksam geworden sei, wie die Revision auszuführen sucht, ist nicht anzuerkennen, denn sie war ja gerade für den Fall des Nichtzustandekommens einer rechtswirksamen Einigung über die Höhe der zu zahlenden Entschädigung getroffen.

Nach alledem hat der Berufungsrichter mit Recht den Zeitpunkt der Besitzübertragung als für die Wertbemessung entscheidend angesehen und es war deshalb die Revision gegen das Berufungsurteil, das auch im übrigen eine Verletzung des materiellen Rechtes nicht erkennen läßt, wie geschehen, als unbegründet zurückzuweisen.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:22 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Wegerecht.

Erkenntnis des Reichsgerichts, VII. Zivilsenats, vom 23. Mai 1911 in Sachen des Preußischen Eisenbahnfiskus, vertreten durch die Königliche Eisenbahndirektion zu M., Klägers, Widerbeklagten, Revisionsklägers und Anschlußrevisionsbeklagten, wider den Fabrikanten St. in M., Beklagten, Widerkläger, Revisionsbeklagten und Anschlußrevisionskläger.

Die zu landwirtschaftlichen Zwecken angelegten Interessentenwege dürfen nicht beliebig benutzt werden[1]).

Aus den Gründen.

Der streitige Weg ist angelegt für den eingezogenen Teil eines Interessentenweges. Daraus ergibt sich die Folgerung, daß den Anliegern am neuen Wege das Benutzungsrecht in demselben Umfange zusteht, in welchem es ihnen an dem eingezogenen Wege zugestanden hatte. Interessenten- oder Kulturwege sind zu landwirtschaftlicher Benutzung bestimmt und unterscheiden sich durch diese Beschränkung von den öffentlichen Wegen. Nun hat allerdings der V. Zivilsenat in dem Urteile vom 12. März 1895 — V 307/94 — ausgesprochen, daß, wenn der Rezeß über die Benutzung solcher Wege beschränkende Anordnungen nicht enthält, sie zu Fuhren aller Art, sofern solche zur Ausübung des Eigentums am anliegenden Grundstücke erforderlich werden, gebraucht werden dürfen. Es habe nur jeder Besitzer das zu unterlassen, was die Rechte seiner Mitgenossen zu beeinträchtigen geeignet sei. In einer späteren Entscheidung, dem bei Gruchot Beiträge, Band 42, Seite 1070 abgedruckten Urteile vom 30. April 1898, ist dieser Standpunkt nicht aufrechterhalten. Es ist dort ausgeführt, daß die im Rezesse dem Wege zugewiesene Bestimmung nicht das Mindestmaß, sondern das ausschließliche Maß der jedem Interessenten an dem Wege zustehenden Berechtigung darstelle, und daß deshalb zur landwirtschaftlichen Benutzung bestimmte Wege nicht beliebig benutzt werden dürfen.

Dieselbe Auffassung ist auch in der Literatur vertreten. Zu vergleichen: Germershausen, Wegerecht, Band I, Seite 759; Schulz, Zum Preußischen Wegerecht, Seite 51.

Der erkennende Senat schließt sich dem an. Die gegenteilige Annahme des Berufungsgerichts findet in den von ihm hervorgehobenen tatsächlichen Umständen, daß es sich hier um Flächen handle, die an die bebauten Teile einer Großstadt anstoßen, und bei denen deshalb an die Stelle der landwirtschaftlichen Benutzung eine andere Verwertung getreten sei, keine rechtliche Stütze. Durch die Benutzung eines zu landwirtschaftlichen

---

[1]) Das Erkenntnis ist in den Rechtsgrundsätzen aus den Entscheidungen des Reichsgerichts, Archiv für Eisenbahnwesen 1912 S. 281, bereits kurz berücksichtigt.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:22 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Zwecken angelegten Interessentenweges für den Betrieb einer Fabrik überschreitet der Anlieger seine Benutzungsbefugnis, und die hierdurch beeinträchtigten Interessenten, zu denen auch der Eigentümer des Wegefundus gehört, haben hiergegen ein Widerspruchsrecht.

Beamtenrecht.

Erkenntnis des Reichsgerichts, III. Zivilsenats, vom 21. Juni 1911 in Sachen des Preußischen Eisenbahnfiskus, vertreten durch die Königliche Eisenbahndirektion zu M., Beklagten und Revisionsklägers, wider den früheren Eisenbahnschaffner B. in B., Kläger und Revisionsbeklagten.

Beschreitung des Rechtsweges bei Pensionsansprüchen.

Aus den Gründen.

Das Berufungsgericht hat, wie die Revision zutreffend rügt, zu Unrecht die Voraussetzungen für gegeben erachtet, unter denen dem Kläger nach den Bestimmungen des § 23 des Gesetzes, betreffend die Pensionierung der unmittelbaren Staatsbeamten usw. vom 27. März 1872 (Gesetz-Sammlung S. 268) in der Fassung des Gesetzes vom 30. April 1884 (Gesetz-Sammlung Seite 126), die Beschreitung des Rechtsweges wegen des erhobenen Pensionsanspruches zustehen würde.

Der Beklagte hat in der Berufungsverhandlung geltend gemacht, daß die Königliche Eisenbahndirektion zufolge Entscheidung vom 3. September 1904 dem Kläger einen Pensionsanspruch nicht zugestanden habe, und daß der Kläger gegen diese Entscheidung eine Beschwerde an den Departementschef und den Finanzminister wegen des Anspruchs auf Grund des Pensionsgesetzes überhaupt nicht und wegen des Anspruchs auf Grund des angeblichen Betriebsunfalles verspätet erhoben habe. Die in der Berufungsverhandlung zum Gegenstand der mündlichen Verhandlung gemachtenPersonalakten der Königlichen Eisenbahndirektion M. ergeben in der Tat, daß die Königliche Eisenbahndirektion dem Kläger in dem Schreiben vom 3. September 1904, in welchem sie ihm das Dienstverhältnis kündigte, zugleich eröffnet hat, daß ihm ein Anspruch auf Pension weder nach den Zivilpensionsgesetzen noch nach dem Unfallfürsorgegesetz zustehe. Diese von dem Berufungsgericht nicht berücksichtigte Verfügung entspricht allen Anforderungen der in den §§ 22, 23 des Beamtenpensionsgesetzes bezeichneten Entscheidung darüber, ob dem Beamten bei seiner Versetzung in den Ruhestand eine Pension zusteht. Daß sie von Amtswegen, nicht auf einen Antrag des Klägers ergangen ist, begründet keinen Unterschied — vgl. Entscheidungen des Reichsgerichts Bd. 36, S. 81, Gruchots Beitr. Bd. 52, S. 440 (443) —. Die Zuständigkeit der Eisenbahndirektion zu dieser Entscheidung

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:22 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

ergibt sich aus dem auf Grund des § 22 Abs. 2 des Gesetzes ergangenen Erlasse des Ministers der öffentlichen Arbeiten und des Finanzministers vom 22. Oktober 1884 (Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 384). Der Kläger hat nicht, wie ihm obgelegen hätte, behauptet, daß er gegen diese Entscheidung binnen 6 Monaten die Beschwerde an den Departementschef und den Finanzminister erhoben hätte. Übrigens ergeben auch die Personalakten des Klägers nicht, daß er eine solche Beschwerde erhoben hätte. Durch die Unterlassung der rechtzeitigen Erhebung dieser Beschwerde ist nach § 23 Satz 2 des Gesetzes der Verlust des Klagerechts eingetreten. Hieran konnte sich auch dadurch nichts ändern, daß der Minister der öffentlichen Arbeiten im Einverständnis mit dem Finanzminister auf die späteren Vorstellungen des Klägers die, seine Ansprüche zurückweisenden Bescheide vom 12. Januar 1906 und 25. Oktober 1909 erlassen hat. Der Verlust des Klagerechts war mit dem Ablauf der sechsmonatigen Frist seit der Zustellung des Kündigungsschreibens vom 3. September 1904 endgültig eingetreten — vgl. Entscheidungen des Reichsgerichts Bd. 26, S. 24—26, Bd. 31 S. 125 ff. (130), Bd. 39 S. 356 und Gruchots Beitr. Bd. 50 S. 1 215 —.

Bürgerliches Recht.

Erkenntnis des Reichsgerichts, VI. Zivilsenats, vom 27. November 1911 in Sachen der Straßenbahn-Aktiengesellschaft zu H., Klägerin und Revisionsklägerin, wider den Landwirt J. zu H., Beklagten und Revisionsbeklagten.

Ausgleichsanspruch gemäß § 426 B. G. B. einer wegen Verletzung eines Kindes beim Straßenbahnbetrieb nach dem Reichshaftpflichtgesetz haftbaren Straßenbahngesellschaft gegen den wegen Verletzung der Aufsichtspflicht mithaftenden Vater des Kindes.

Tatbestand.

Am 7. Dezember 1907 ist der damals 5½ Jahre alte Sohn des Beklagten, Wilhelm J., von einem Straßenbahnwagen der Klägerin überfahren und schwer verletzt worden. In einem Vorprozesse hat der Verletzte die jetzige Klägerin auf Schadensersatz aus dem Reichshaftpflichtgesetze belangt und durch Urteil ist festgestellt, daß die damalige Beklagte verpflichtet sei, dem Kläger denjenigen Schaden zu ersetzen, den er durch den Straßenbahnunfall vom 7. Dezember 1907 erlitten hat und erleiden wird. Im gegenwärtigen Prozesse nimmt nun die Klägerin den Beklagten, weil er durch Verletzung der väterlichen Aufsichtspflicht den Schaden mit verursacht habe, als neben ihr haftenden Gesamtschuldner auf Ausgleichung wegen der von ihr zu zahlenden Beträge in Anspruch. Dem Klageantrage entsprechend hat das Landgericht in H. festgestellt, daß der Beklagte im Ver-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:22 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

hältnis zur Klägerin verpflichtet sei, den von der Klägerin dem minderjährigen Wilhelm J. zu ersetzenden Schaden zur Hälfte zu tragen. Auf die Berufung des Beklagten aber hat das Oberlandesgericht zu C. in Abänderung des erstinstanzlichen Urteils festgestellt, daß der Beklagte im Verhältnis zur Klägerin verpflichtet ist, den Schaden, welchen die Klägerin dem minderjährigen Wilhelm J. infolge des am 7. Dezember 1907 ihm zugestoßenen Straßenbahnunfalles zu ersetzen hat, zu einem Achtel zu tragen, im übrigen die Klägerin mit der Klage abgewiesen und die Kosten des Rechtsstreits zu drei Viertel der Klägerin, zu einem Viertel dem Beklagten auferlegt. Gegen dieses Berufungsurteil ist von der Klägerin Revision eingelegt. Sie beantragt, das angefochtene Urteil insoweit aufzuheben, als Klägerin mit der Klage abgewiesen und mit Kosten belastet ist und im vollen Umfange die Berufung des Beklagten zurückzuweisen. Der Revisionsbeklagte beantragt, die Revision zurückzuweisen und der Revisionsklägerin die Kosten der Revisionsinstanz aufzuerlegen.

Entscheidungsgründe.

. . . . . Der Knabe J. war mit seinen Eltern in H. auf der Straßenbahn bis zum D. Turm gefahren; von dort waren sie auf der linken Seite der H. Straße in der Richtung auf W. weitergegangen, um in der B.-Straße wohnende Verwandte zu besuchen. Kurz vor der Einmündung der letzteren Straße war der Vater mit dem Jungen in einen Bäckerladen gegangen, während die Mutter schon weiter ging. In dem Laden hatte der Beklagte seinem Sohne eine Düte mit Backwaren ausgehändigt; dieser hat alsdann den Laden, in dem sein Vater noch zurückblieb, allein verlassen und sich auf die Fahrstraße begeben und ist im Begriffe, die Straße zu überqueren, von einem heranfahrenden Straßenbahnwagen erfaßt worden.

Das Berufungsgericht hat als erwiesen angenommen, daß der Beklagte die Aufsichtspflicht gegenüber seinem Kinde schuldhaft verletzt habe. Es sei seine Pflicht gewesen, als er mit dem Jungen in den Bäckerladen ging, ihn im Auge zu behalten und darauf zu achten, daß dieser nicht ohne den Vater den Laden verließ, da er mit der Möglichkeit habe rechnen müssen, daß das Kind die Mutter draußen nicht gleich finden würde und, des Verkehrs auf einer belebten städtischen Straße ungewohnt, leicht einen Unfall erleiden könne. Da infolge der Vernachlässigung der Aufsichtspflicht seitens des Vaters das Kind körperlich verletzt worden sei, so liege außer dem Verstoße gegen §§ 1627, 1664 B. G. B. der Tatbestand einer unerlaubten Handlung nach § 823 Abs. 1 des B. G. B. vor; übrigens auch nach § 823 Abs. 2 B. G. B., da die Vorschrift des § 1627 B. G. B. ein Schutzgesetz zugunsten des Kindes darstelle. Die Voraussetzung des § 840 B. G. B., daß für den aus einer unerlaubten Handlung entstehenden Schaden mehrere neben-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:22 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

einander verantwortlich sind, sei demnach gegeben, da auch d e r Tatbestand, der die Haftung des Eisenbahnunternehmers aus dem Reichshaftpflichtgesetz begründet, eine unerlaubte Handlung im Sinne des § 840 B. G. B. sei. Im Falle des § 840 B. G. B. liege immer eine echte Gesamtschuld vor. Daher finde die Ausgleichung nach § 426 B. G. B. statt. — Die Gesamtschuldner seien im Verhältnis zueinander zu gleichen Teilen verpflichtet, so lange nicht ein anderes bestimmt ist. Eine solche andere, u n g l e i c h e Haftung der Gesamtschuldner im Innenverhältnisse müsse aber überall da angenommen werden, wo eine gleiche Haftung der Billigkeit widerspreche. Der dem § 254 B. G. B. zugrunde liegende Gedanke sei zur Ausfüllung der Lücke heranzuziehen. Im vorliegenden Falle sei das Verschulden des Beklagten nur ein leichtes, die ihm zur Last fallende Fahrlässigkeit nur sehr gering, und demgegenüber bilde die Gefahr des Straßenbahnbetriebes die überwiegende Ursache des Schadens.

Darin, daß zwischen den jetzigen Prozeßparteien eine Ausgleichungspflicht gemäß § 426 B. G. B. stattfindet, ist dem Vorderrichter durchaus beizupflichten. Mit Recht betrachtet das Berufungsgericht die Haftung der jetzigen Klägerin aus dem Reichshaftpflichtgesetze als eine solche aus unerlaubter Handlung im Sinne von § 840 B. G. B. Richtig ist auch ferner, daß der Beklagte seinem Sohne wegen des ihm durch den Unfall verursachten Schadens gleichfalls aus unerlaubter Handlung ersatzpflichtig sei. Seine Verantwortlichkeit ergibt sich allerdings zunächst aus der ihm als Vater und Inhaber der elterlichen Gewalt gesetzlich (B. G. B. §§ 1627, 1631) obliegenden Aufsichtspflicht und er ist wegen einer Verletzung seiner Pflicht dem Sohne schon aus diesem Rechtsgrunde für den Schaden haftbar. Allein eine fahrlässige Verabsäumung der väterlichen Fürsorge- und Aufsichtspflicht begründet, wenn sie g l e i c h z e i t i g den Tatbestand einer unerlaubten Handlung erfüllt, eine Haftung a u c h nach Maßgabe der für eine solche bestehenden Gesetzesvorschriften, insbesondere §§ 823 ff. B. G. B. Vgl. Urteil des erkennenden Senats vom 22. Dezember 1910, Entsch. des R. G. Bd. 75 Nr. 61, S. 251 ff. — Es kann dahingestellt bleiben, ob die Vorschriften in §§ 1627, 1631 als Schutzgesetze im Sinne von § 823 Abs. 2 des B. G. B. zugunsten des Kindes angesehen werden könnten. Im vorliegenden Falle ist nach den Feststellungen der Vorinstanzen eine Haftung des Beklagten seinem Sohne gegenüber jedenfalls aus § 823 A b s. 1 B. G. B. begründet. Er hat durch Vernachlässigung der Aufsichtspflicht, also fahrlässig, den K ö r p e r seines Kindes widerrechtlich v e r l e t z t. Und zwar hat der Beklagte diese Schadensfolge (im Zusammenwirken mit dem Eisenbahnbetriebe der Klägerin) herbeigeführt nicht l e d i g l i c h durch Verabsäumung seiner familienrechtlichen Pflicht, sondern auch durch Verletzung einer a l l g e m e i n e n Rechtspflicht, die unter den gegebenen Umständen

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:22 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

auch einem anderen dem Kinde gegenüber obgelegen hätte. Wenn ein Erwachsener ein Kind von fünf Jahren, das mit den Verhältnissen und Gefahren des großstädtischen Verkehrs unbekannt ist, in einen Laden mitgenommen hat und dann das Kind wieder allein auf die von Fuhrwerken und Eisenbahnen belebte Straße fortlaufen läßt, ohne sich nach ihm umzusehen oder entsprechende Maßregeln zum Schutze des Kindes getroffen zu haben, so würde man mit Fug diesen Mann, wäre es auch nicht der Vater oder sonst ein nach dem Gesetze Aufsichtspflichtiger, für einen Unfall des Kindes verantwortlich machen. Aus dem tatsächlich von ihm geschaffenen Verhältnisse, aus der Situation, in die er das Kind gebracht hat, ergibt sich für ihn die Rechtspflicht, das Kind vor der ihm hierbei drohenden Gefährdung zu bewahren.

Auf die deliktische Haftung des Beklagten darf die Klägerin einen Ausgleichungsanspruch gründen. Die Vorschrift des § 1664 B. G. B., die nur für die Sorgfaltspflicht des Vaters bei Ausübung der elterlichen Gewalt dem Kinde gegenüber einen besonderen Maßstab festsetzt, steht, wie schon von den Vorinstanzen ausgeführt ist, hier nicht im Wege. Der Fall einer sogenannten unechten Gesamtschuld liegt nicht vor.

Damit erledigen sich die vom Revisionsbeklagten gegen die Annahme einer Ausgleichungspflicht erhobenen Bedenken.

Die Revision rügt Verletzung des § 254 B. G. B. Diese Bestimmung könne im vorliegenden Falle nicht für eine ungleiche Haftung der Gesamtschuldner zur Anwendung gebracht werden. In dem Falle der Entscheidung Bd. 75, S. 251 ff. habe das Reichsgericht die erwähnte Vorschrift nur deshalb für entsprechend anwendbar erklärt, weil dort die beiden Gesamtschuldner als Mieter und Vermieter in einem Vertragsverhältnisse zueinander standen. Hier aber, wo ein derartiges Verhältnis nicht vorliege, müsse es bei der Regel des § 426 B. G. B. verbleiben, wonach die Gesamtschuldner unter sich zu gleichen Anteilen verpflichtet seien. Weit eher könnte man aus § 832 B. G. B. eine erhöhte Ausgleichungspflicht des Beklagten herleiten. Der Beklagte habe durch Vernachlässigung der Aufsicht verschuldet, daß sein unverständiges Kind der Klägerin eine Schadensersatzpflicht auf Grund des Haftpflichtgesetzes verursacht habe. Diese Einwendungen sind nicht begründet. Die Vorschrift des § 832 B. G. B. ist an sich nicht verwertbar. Sie bildet, wie schon in dem Urteile des erkennenden Senats vom 19. Januar 1903, Entsch. d. R. G. Bd. 53 Nr. 79 S. 312 ff. dargelegt, nicht ein Schutzgesetz im Sinne von § 823 Abs. 2 B. G. B. Für einen bloßen Vermögensschaden aber, der durch das Kind der Klägerin zufolge des Haftpflichtfalles zugefügt worden wäre, würde der Vater nicht nach § 823 Abs. 1 B.G.B. ersatzpflichtig zu machen sein. Dagegen ist allerdings die Bestimmung des § 254 B. G. B. hier entsprechend anwendbar. Die grundsätzlichen Aus-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:22 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

führungen hierüber in der Entscheidung Bd. 75 S. 251 ff. sind nicht auf die Fälle zu beschränken, wo dem einen Gesamtschuldner die Verletzung einer Vertragspflicht gegen den anderen zur Last fällt. Eine, von der Hilfsregel des § 426 B. G. B. über die gleichmäßige Verteilung des Schadens abweichende, „ein anderes bestimmende", gesetzliche Regelung darf gerade in dem Grundsatze des § 254 B. G. B. gefunden werden. Vgl. Urteil des erkennenden Senats vom 19. Juni 1911 VI 383/1910 J. Wochenschr. 1911 S. 753 Nr. 8.

Gemeindeabgaben.

Erkenntnis des Königlichen Oberverwaltungsgerichts, VIII. Senats, vom 27. Juni 1911 in der Verwaltungsstreitsache des Königlich Preußischen Eisenbahnfiskus, vertreten durch die Königliche Eisenbahndirektion in C., Klägers und Revisionsklägers, wider den Oberbürgermeister in Cr., Beklagten und Revisionsbeklagten.

Wird durch den gesetzlich genehmigten Eingemeindungsvertrag für die Einwohner des eingemeindeten Ortes ein Gemeindesteuerprivileg begründet, so bezieht sich die gewährleistete Steuervergütung nur auf physische Personen. Juristische Personen können keinen Wohnsitz, nur einen Sitz ihrer Verwaltung haben und sind keine Einwohner des Ortes.

Gründe.

Der Eisenbahnfiskus war für das Steuerjahr 1910 von dem Oberbürgermeister zu Cr. mit einem Zuschlage von 197 % zur staatlich veranlagten Grund- und Gebäudesteuer in Gesamthöhe von 35 ℳ 11 ₰ herangezogen. Er hatte hiergegen erfolglos Einspruch und sodann die Klage mit dem Hinweise darauf erhoben, daß seine Betriebsstätte in der ehemaligen Landgemeinde L. läge und nach § 8 des zwischen dieser und der Stadt Cr. unterm 28. Dezember 1899 abgeschlossenen Eingemeindungsvertrages, der ein Teil des Gesetzes, betreffend die Erweiterung des Stadtkreises Cr., vom 10. April 1901 (Gesetzsammlung Seite 111 ff.) geworden sei, von ihm nur ein Zuschlag von 150 % gefordert werden dürfe. Die in Bezug genommene Stelle dieses Vertrages lautet:

> „Die jetzigen Einwohner von L. sowie deren Nachkommen bezw. ersten Rechtsnachfolger im Erbgange zahlen bis zum 1. April 1920 an Kommunalsteuern nicht mehr als **100** Prozent von der Einkommensteuer, **150** Prozent von den Realsteuern und **50** Prozent zu der Betriebssteuer, wobei nur die zurzeit in der Gemeinde L. betriebenen Gewerbe in Betracht kommen."

Die in diesem Artikel festgesetzte Begünstigung nahm der Kläger für sich in Anspruch mit der Begründung: entweder gehöre auch er zu den

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:22 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

darin erwähnten „jetzigen Einwohnern“ oder aber der Vertrag verstoße gegen den § 20 Abs. 1 des Kommunalabgabengesetzes, wonach die direkten Gemeindesteuern auf alle der Besteuerung unterworfenen Pflichtigen nach festen und gleichmäßigen Grundsätzen zu verteilen seien. Er beantragte:

> „Die Gemeindesteuer auf 26 ℳ 73 ₰ festzusetzen und die Gemeinde Cr. zur Erstattung des überhobenen Betrages von 8 ℳ 38 ₰ zu verurteilen sowie ihr die Kosten des Verfahrens zur Last zu legen.“

Demgegenüber machte der Beklagte geltend, daß unter den „jetzigen Einwohnern“ im Sinne des § 8 des Eingemeindungsvertrages nur physische Personen, nicht aber juristische Personen, wie der Fiskus, verstanden werden könnten und verstanden werden sollten, wie der Beigeordnete Dr. B., der den Vertrag verfaßt habe, bezeugen könne. Übrigens gehe auch aus der Tatsache, daß der Vertrag von den „Nachkommen“ und „ersten Rechtsnachfolgern im Erbgange“ spreche, hervor, daß es sich nur um natürliche Personen handeln könne, da juristische Personen weder „Nachkommen“ hätten, noch auch „beerbt“ werden könnten. Allerdings stimme der Vertrag mit dem Grundsatz des § 20 Abs. 1 des Kommunalabgabengesetzes insoweit nicht überein, als er die juristischen Personen nicht ebenso günstig stelle wie die natürlichen Personen der vormaligen Gemeinde L. Allein die Folge sei nicht die, daß der Vertrag unwirksam sei, sondern vielmehr die, daß das ältere Kommunalabgabengesetz insoweit außer Wirkung gesetzt sei, als das jüngere Gesetz, betreffend die Erweiterung des Stadtkreises Cr., vom 10. April 1911 den Vertrag in sich aufgenommen habe.

Der bei diesem Sachstand ergangene Bescheid des Bezirksausschusses zu D. vom 11. November 1910 folgte in allem wesentlichen den Ausführungen des Beklagten und wies die Klage ab.

Gegen diese Entscheidung hat der Kläger die Revision mit dem aus der Klage wiederholten Antrage eingelegt. Die Begründung macht neue Rechtsausführungen nicht geltend. Sie behauptet lediglich, unter Wiederholung der früheren Darlegungen des Klägers, daß der Vorderrichter geirrt habe, da „auch juristische Personen einen Wohnsitz haben könnten“. Daß dieses rechtlich möglich sei, bestreitet der Beklagte unter Bezugnahme auf die Rechtsprechung des Oberverwaltungsgerichtes und macht des weiteren geltend, daß, wenn die ungleichmäßige Behandlung der Steuerpflichtigen im Eingemeindungsvertrage, weil gegen den § 20 des Kommunalabgabengesetzes verstoßend, unzulässig sei, der Kläger auch die im Vertrage den damaligen Einwohnern von L. gewährleistete steuerrechtliche Begünstigung nicht für sich in Anspruch nehmen könnte.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:22 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die Revision erwies sich als unbegründet.

Der Vorderrichter hat rechtlich nicht geirrt, wenn er unmittelbar aus dem Wortlaute des § 8 des Eingemeindungsvertrages mit dem Beklagten folgerte, daß die den „Einwohnern" von L. gewährleistete Vergünstigung sich nur auf physische Personen habe beziehen können. Diese Auslegung des Begriffes „Einwohner" stimmt mit derjenigen überein, welche dieser Begriff nach den die Verhältnisse der Städte und Landgemeinden der Rheinprovinz ordnenden Gesetzen von 23. Juli 1845 und vom 15. Juni 1856 erfahren hat. Denn es sind in diesen Gesetzen unter „Einwohnern" lediglich natürliche und nicht juristische Personen zu verstehen (vergl. Schmidt, die Verfassung der Rheinischen Landgemeinden, 3. Auflage 1907, Seite 47, Anmerkung 1 und Seite 73, Anmerkung 3 und Vigelius, die Städteordnung für die Rheinprovinz, II. Auflage 1910, Seite 8 ff.). Die Ansicht, daß auch juristische Personen einen „Wohnsitz" haben könnten, hat das Oberverwaltungsgericht bereits in mehreren Entscheidungen als verfehlt gekennzeichnet (Urteile vom 27. Mai 1902 und vom 21. März 1905 in den Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichts, Band 41, Seite 167, und Band 47, Seite 167). Juristische Personen haben zwar einen bestimmten „Sitz" ihrer Verwaltung, sie können aber begriffsmäßig nicht „Einwohner" einer Stadt oder Landgemeinde sein, wenn der Begriff des „Einwohners" sich an den des „Wohnsitzes" anschließt, wie im § 3 Abs. 2 der Rheinischen Städteordnung. Denn der Begriff des „Wohnsitzes" ist durch das Gesetz, betreffend die Bestimmung des Wohnsitzes im Sinne der Rheinischen Gemeindeverfassungsgesetze vom 30. Juni 1884, (Gesetzsammlung S. 307) einheitlich für sämtliche rheinischen Gemeinden festgelegt als „derjenige Ort, in welchem jemand eine Wohnung unter Umständen inne hat, welche auf die Absicht der dauernden Beibehaltung einer solchen schließen lassen." Es bedarf keiner Ausführung, daß der „Fiskus" als solcher niemals eine „Wohnung" innehaben kann.

Daß die Vorschriften des Kommunalabgabengesetzes durch spätere Gesetze für bestimmte Fälle teilweise abgeändert werden dürfen, versteht sich aus allgemeinen Rechtsgrundsätzen. Der hier in Betracht kommende Eingemeindungsvertrag bildet einen Bestandteil des Eingemeindungsgesetzes. Seine Bestimmungen haben daher die Kraft eines solchen späteren Gesetzes. Übrigens würde, wie der Beklagte mit Recht hervorhebt, wenn eine ungleichmäßige Behandlung der Steuerpflichtigen eines Gemeindebezirks durch Eingemeindungsvertrag nicht festgesetzt werden dürfte, die Klage gleichfalls abzuweisen sein, da der Kläger sich dann auch nicht auf das im § 8 des Vertrages vorgesehene Steuerprivileg der Einwohner des S t a d t t e i l s L. berufen könnte, sondern mit a l l e n Steuerpflichtigen Cr.'s die vollen 197 % Zuschlag zu entrichten haben würde.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:22 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Wegerecht.

Erkenntnis des Königlichen Oberverwaltungsgerichts, IV. Senats, vom 30. November 1911 in der Verwaltungsstreitsache des Eisenbahnfiskus, vertreten durch die Königliche Eisenbahndirektion in St., Klägers, wider den Königlichen Regierungspräsidenten in K., Beklagten.

Beleuchtung einer eisenbahnfiskalischen Privatstraße. Die Polizei ist berechtigt, die Beleuchtung einer Privatstraße vom Eigentümer des Wegegrundstücks bei sonst eintretender Gefährdung des auf der Privatstraße verkehrenden Publikums zu verlangen.

Durch Verfügung der Polizeiverwaltung zu B. vom 8. Januar 1909 wurde der Kläger unter Hinweis auf § 10 Titel 17 Teil II des Allgemeinen Landrechts aufgefordert, für hinreichende Beleuchtung der sogenannten Fabrikstraße, die unstreitig eine Privatstraße ist und im Eigentume des Klägers steht, — mindestens durch Aufstellung einer Gaslaterne — Sorge zu tragen. Die gegen diese Verfügung beim Königlichen Landrat erhobene Beschwerde und die weitere beim Königlichen Regierungspräsidenten in K. eingelegte Beschwerde hatten keinen Erfolg. Gegen den Beschwerdebescheid des letzteren vom 14. Februar 1911 hat der Kläger nunmehr mit dem Antrage geklagt,

> „die Beleuchtung der Fabrikstraße der Ortsgemeinde B. aufzuerlegen, falls die Beleuchtung überhaupt für notwendig erachtet wird."

Auch der Klage mußte der Erfolg versagt bleiben.

Nach dem Inhalte der Klageschrift war der Klageanspruch unbedenklich dahin aufzufassen, daß in erster Linie die Aufhebung der Verfügung vom 8. Januar 1909 und des Bescheides vom 14. Februar 1911 erstrebt wird.

Es handelt sich um eine polizeiliche Verfügung aus § 127 des Landesverwaltungsgesetzes vom 30. Juli 1883. Mithin würde die Klage nur Erfolg haben können, wenn die Verfügung eine Rechtsverletzung enthielte oder der sie rechtfertigenden tatsächlichen Voraussetzungen entbehrte. Keines von beiden ist erkennbar.

Die Polizei ist berechtigt, die Beleuchtung einer Privatstraße vom Eigentümer des Wegegrundstücks bei sonst eintretender Gefährdung des auf der Privatstraße verkehrenden Publikums zu verlangen. Denn dem Eigentümer liegt die öffentlich-rechtliche Pflicht ob, sein Grundstück in einem solchen Zustande zu erhalten oder so umzugestalten, daß eine derartige, polizeilich nicht zuzulassende Gefährdung nicht vorhanden ist. Kann oder will er also den Verkehr über sein Grundstück nicht hindern, so hat er den den Verkehrenden Gefahr drohenden Zustand abzustellen (z. B. Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts Band 18 Seite 415).

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:23 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Daß ein solcher im Sinne des § 10 Titel 17 Teil II des Allgemeinen Landrechts dem Publikum gefahrdrohender Zustand auf der Fabrikstraße gegenwärtig besteht und die Beleuchtung dieser Straße notwendig macht, kann keinem Zweifel unterliegen. Mag auch nicht gerade ein sehr großer Verkehr auf dem Wege stattfinden, so rechtfertigt doch der im vorausgegangenen Beschwerdeverfahren amtlich festgestellte Verkehrsumfang in Verbindung mit den unstreitigen Tatsachen, daß die Fabrikstraße bei mangelhaftem Bauzustande und bei nur geringer Breite als Zugang und Zufahrt zu Wohnhäusern und Fabriken zu dienen hat, von einem Fabrikanschlußgleis gekreuzt wird und neben einem offenen Graben hinführt, unbedenklich die im sicherheitspolizeilichen Interesse gestellte Forderung der Beleuchtung. Es ist nach den gesamten tatsächlichen Verhältnissen zu beurteilen, ob der Umfang des Verkehrs auf einem Privatwege eine Beleuchtung erforderlich macht (Germershausen, Wegerecht, Band I, 3. Aufl., Seite 90).

Der Einwand der Unzuständigkeit der Ortspolizeibehörde, den der Kläger im Vorverfahren im Hinblick auf die der Landespolizeibehörde durch das Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 zugewiesenen Aufgaben geltend gemacht hatte, ist verfehlt, insbesondere auch die Bezugnahme auf § 14 dieses Gesetzes. Denn der Kläger ist im vorliegenden Falle auf Grund der Vorschrift des § 10 Titel 17 Teil II des Allgemeinen Landrechts als Eigentümer eines Grundstücks in Anspruch genommen worden, nicht als Bahnbetriebsunternehmer. Das nach § 10 Titel 17 Teil II des Allgemeinen Landrechts im sicherheitspolizeilichen Interesse zu Veranlassende aber gehört zum Geschäftsgebiet der Ortspolizeibehörde; auch kommt es nach Vorstehendem nicht darauf an, welche Verpflichtungen der § 14 des Gesetzes vom 3. November 1838 dem Bahnunternehmer auferlegt. Hiernach war die Polizeiverwaltung in B. zum Erlasse der Verfügung vom 8. Januar 1909 sowohl zuständig als sachlich berechtigt.

Der in zweiter Linie erhobene Anspruch des Klägers,

die Beleuchtung der Fabrikstraße der Ortsgemeinde aufzuerlegen,

ist in einem nach den Vorschriften der §§ 127, 128 ff. des Landesverwaltungsgesetzes sich regelnden Streitverfahren nicht verfolgbar. Der hierauf gerichtete Klageantrag mußte schon deshalb als unzulässig angesehen werden.

Nach alledem war es bei dem angefochtenen Beschwerdebescheid des Beklagten zu belassen.

Generated on 2019-07-31 14:24 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Erkenntnis des Königlichen Oberverwaltungsgerichts, IV. Senats, vom 14. Dezember 1911 in der Verwaltungsstreitsache des Eisenbahnfiskus, vertreten durch die Königliche Eisenbahndirektion zu B., Klägers und Berufungsklägers, wider 1. die Städtische Polizeiverwaltung, Abteilung I (Straßenbau) zu B., 2. den Kalkbrennereibesitzer H. H. zu Ch., Beklagte und Berufungsbeklagte.

Unterhaltung des Bürgersteiges durch den Anlieger. Anlieger ist der Eigentümer des an den Bürgersteig grenzenden Landes.

Gründe.

Vor den Stadtbahnbögen Nr. 419 bis 422 der dem Kläger gehörigen Stadtbahn in B. liegt eine Fläche, die im Grundbuche für den Beklagten zu 2 als besonderes Grundstück eingetragen ist. Nördlich davor befindet sich ein Teil des südlichen Bürgersteiges der F.straße.

Dem Kläger war durch Verfügung der Beklagten zu 1 vom 17. Januar 1910 aufgegeben worden, bis zum 1. Juli 1910 die Bearbeitung der 2 m breiten Granitplattenbahn an den Kanten und der Oberfläche sowie die Umlegung der Platten und des Straßenpflasters zu bewirken. Die Verfügung ist später dahin erläutert worden, daß gefordert wurde, vor dem in Rede stehenden Landstreifen folgende Bürgersteigarbeiten vorzunehmen:

1. die Granitplatten an den Kanten und an der Oberfläche gründlich nachzuarbeiten,
2. die stark beschädigte Bordschwelle zu erneuern,
3. die versackte Plattenbahn, das Mosaikpflaster und teilweise auch die Bordschwellen umzulegen.

Nachdem der Einspruch des Klägers gegen diese Verfügung durch Beschluß der Beklagten zu 1 zurückgewiesen war, hat der Kläger gegen die beiden Beklagten Klage erhoben mit dem Antrag:

> unter Aufhebung der Verfügung der Städtischen Polizeiverwaltung und Freistellung der Eisenbahnverwaltung von den Bürgersteigsunterhaltungsarbeiten den Kalkbrennereibesitzer H. H. für verpflichtet zu erklären, den an sein Vorgartengrundstück grenzenden Bürgersteig zu unterhalten.

Der Kläger ist der Ansicht, daß nach der für B. geltenden Observanz jeder Grundbesitzer den Bürgersteig vor seinem Grundstück anzulegen und zu unterhalten habe, daß aber im vorliegenden Falle der Bürgersteig nicht an seine, des Klägers, Stadtbahnbögen, sondern an das Grundstück des Beklagten zu 2 angrenze.

Die beiden Beklagten haben um Abweisung der Klage gebeten. Sie haben ausgeführt, daß der zwischen der Bauflucht- und der Straßenfluchtlinie liegende Landstreifen als Vorgarten zu gelten habe, der, auch wenn er privatrechtlich im Eigentum des Beklagten zu 2 stehe, die Stadtbahnbögen

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:25 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

nicht von der F.straße trenne, vielmehr mit ihr verbinde. Die Übernahme dieses selbständig nicht verwertbaren Vorgartenstreifens durch den Kläger sei beim Bau der Stadtbahn nur versehentlich nicht gefordert worden.

Der Bezirksausschuß hat den Klageantrag als dahingehend aufgefaßt, daß der Beklagte zu 2 zu der einzelnen auferlegten Unterhaltung für verpflichtet erklärt werden sollte, und hat durch Urteil vom 29. November 1910 die Klage zurückgewiesen.

Hiergegen hat der Kläger Berufung eingelegt und beantragt:

unter Aufhebung des Urteils des Bezirksausschusses nach dem Klageantrage zu erkennen.

Zur Begründung der Berufung hat er geltend gemacht, daß nach der für B. bestehenden Observanz jeder Grundbesitzer den Bürgersteig vor seinem Grundstücke zu unterhalten habe. Da es aber nicht zweifelhaft sein könne, daß auch ein Vorgarten ein Grundstück sei, dürfe der Beklagte zu 2 von der Unterhaltungslast für den Bürgersteig nicht befreit werden, weil sonst der Fall eintrete, daß ein Grundbesitzer seine observanzmäßigen Verpflichtungen nicht zu erfüllen brauche.

Beide Beklagte haben gebeten, die Berufung zurückzuweisen. Sie halten die Ausführungen des Bezirksausschusses, die dahingehen, daß jenes Grundstück als nach dem Fluchtlinienplane vorgesehenes Vorgartenland keine selbständige Bedeutung habe, vielmehr in seinen öffentlich rechtlichen Beziehungen zur angrenzenden Straße zu dem dahinterliegenden Baugrundstücke gehöre, also der Kläger mit den Stadtbahnbögen an die F.straße angrenze, für richtig und finden die Gegenausführungen des Klägers unzutreffend.

Es war, wie geschehen, zu erkennen.

Die Verfügung vom 17. Januar 1910 ist eine Anordnung der Wegepolizeibehörde nach § 56 des Zuständigkeitsgesetzes vom 1. August 1883. Sie ordnet die Bearbeitung der Granitplatten des Bürgersteiges, der sich gesackt hat, sowie die Umlegung der Platten und des Mosaikpflasters auf diesem Bürgersteige an, weil sein Zustand nicht mehr den Anforderungen des Verkehrs entspreche. Sie betrifft also die Unterhaltung eines öffentlichen Weges. Der mit dem Einspruche zurückgewiesene Kläger hat die Klage zugleich gegen den Beklagten zu 2 gerichtet, weil er den letzteren zu der ihm angesonnenen Leistung für verpflichtet hält. Wenn er klagend beantragt hat, „den Beklagten zu 2 für verpflichtet zu erklären, den an sein Vorgartengrundstück grenzenden Bürgersteig zu unterhalten“, so könnte es dem Wortlaute nach zweifelhaft erscheinen, ob er damit nicht die allgemeine Anerkennung der Verpflichtung zur Unterhaltung des Bürgersteiges verlangt habe und mit seinem Antrag über das Maß dessen hinaus-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:23 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

gegangen sei, was er nach dem Gesetze (§ 56 Abs. 4 a. a. O.) fordern kann, und was auch der Beklagte zu 1 vom Kläger nur fordert, nämlich die einmalige Bearbeitung und Umlegung der Platten sowie des Pflasters. Allein in solcher Weise hat der Kläger seinen Antrag offenbar nicht aufgefaßt, vielmehr ihn nur so gemeint, wie ihn auch der Bezirksausschuß bereits verstanden hat, nämlich dahin, daß der Beklagte zu 2 nur zu der dem Kläger auferlegten, demnach einmaligen Leistung für verpflichtet erklärt werden solle.

Wie die Parteien nicht bestreiten, auch das Oberverwaltungsgericht in dem Band 6 S. 212 ff. seiner Entscheidungen abgedruckten Erkenntnis vom 18. März 1880 nachgewiesen hat, besteht für die Stadt B. eine Observanz, wonach die Eigentümer der an die Straße angrenzenden Grundstücke die Bürgersteige vor ihren Grundstücken zu unterhalten verpflichtet sind. Deshalb handelt es sich im vorliegenden Falle nur um die Entscheidung der Frage, wer nach dieser Observanz als der Anlieger des in Betracht kommenden Teiles des Bürgersteiges in der F.straße anzusehen ist, ob der Kläger oder der Beklagte zu 2. Um festzustellen, wer im Sinne einer Observanz, die die Anliegereigenschaft allein als maßgebend und bestimmend für die Unterhaltungspflicht der Bürgersteige erachtet, als an den Bürgersteig angrenzender Grundstückseigentümer zu gelten hat, kommt es nicht darauf an, als was sich das Grundstück bei anderen besonderen rechtlichen Verhältnissen darstellt, namentlich ob dafür etwa es als sogenannter Vorgarten anzusehen und deshalb das freie Verfügungsrecht des Eigentümers beschränkt wäre. Allein das tatsächliche Angrenzen an den Bürgersteig ist vielmehr für dessen Unterhaltung entscheidend. Wenn sich nun wie im vorliegenden Falle zwischen den Bürgersteig und den dem Kläger gehörigen Grund und Boden, auf dem die Stadtbahnbögen 419 bis 422 errichtet sind, noch ein selbständiger, dem Beklagten zu 2 eigentümlich gehöriger Landstreifen, der unmittelbar an den Bürgersteig angrenzt, dazwischen schiebt, so kann es keinem Bedenken unterliegen, daß insoweit der Mitbeklagte, Kalkbrennereibesitzer H. der Anlieger des Bürgersteiges im Sinne der erwähnten Observanz ist. Ihn trifft also die Pflicht der Unterhaltung des Bürgersteiges, soweit er an sein Grundstück grenzt, und er ist statt des Klägers verbunden, der diesem gemachten polizeilichen Auflage, über deren Angemessenheit und Zweckmäßigkeit unter den Parteien kein Streit besteht, sich auch sonst keine Zweifel ergeben, zu genügen.

Ob und wie der Beklagte zu 2, der nach seiner Behauptung die Übernahme des selbständig nicht verwertbaren Landstreifens durch den Kläger

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:25 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

nur aus Versehen nicht begehrt haben will, sich durch Aufgabe seines Eigentums an dem Grundstücke von der ihm obliegenden Unterhaltungspflicht befreien könnte, steht im vorliegenden Rechtsstreite nicht zur Erörterung.

Rechtsgrundsätze aus den Entscheidungen des Königlichen Oberverwaltungsgerichts[1]).

I. Gemeindeabgaben und Gemeindelasten.

Straßenherstellungskosten. Anliegerbeiträge von Bahnhofsgelände.

Urteil (IV.) vom 7. Juli 1910, Entschd. Bd. 57, S. 112.

Fluchtliniengesetz vom 2. Juli 1875, § 15.

Wie jedes andere einem Eigentümer gehörige Grundstück muß auch die zu einem Bahnhofe gehörige Grundfläche nicht notwendig ein einheitliches Grundstück im Sinne des § 15 des Fluchtliniengesetzes bilden, vielmehr können Teile davon für eine besondere wirtschaftliche Verwertung und Benutzung abgezweigt werden und diese Abschnitte alsdann selbständige Grundstücke darstellen, die in Ansehung ihrer Beitragspflicht zu den Straßenbaukosten einer an sie grenzenden Straße als gesonderte Grundstücke zu behandeln sind.

So hat die Aussonderung von Lagerplätzen aus einem Bahnhofsgelände zum Zwecke der Verpachtung der Regel nach das Ausscheiden aus dem wirtschaftlichen Zusammenhange mit den dem eigentlichen Bahnhofsbetriebe dienenden Grundstücken zur Folge. Auch die Errichtung von Dienstwohngebäuden nebst den zugehörigen Gärten kann die gleiche Folge haben.

Straßenherstellungskosten. Bahnsteighallen als Gebäude.

Urteil (IV.) vom 14. November 1910, Entschd. Bd. 58, S. 111.

Fluchtliniengesetz vom 2. Juli 1875, § 15.

Eine Bahnsteighalle, welche auf einem an einer neuen städtischen Straße belegenen und von dieser zugänglichen Bahngrundstücke errichtet wird, ist ein Bauwerk (Gebäude) im Sinne des § 15 des Fluchtliniengesetzes. Ihre Erbauung rechtfertigt daher die Heranziehung des Eisenbahnunternehmers zu den Ausbaukosten der neuen Straße.

---

[1]) Fortsetzung der bisher im Archiv für Eisenbahnwesen veröffentlichten Zusammenstellungen. Vgl. zuletzt Archiv 1910, S. 490, sowie 1911, S. 557 und S. 1310.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:25 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Gebühren für die Genehmigung baulicher Herstellungen.

Urteil (II.) vom 7. März 1911, Entschd. Bd. 58, S. 149, Archiv f. Eisenbahnwesen 1911, S. 1301.

Kommunalabgabengesetz vom 14. Juli 1893, § 6.

Fordert das Ortsrecht bei Bauten für Rechnung des Reiches oder des Staates keine förmliche Bauerlaubnis, sondern nur die Erklärung der Ortspolizeibehörde über etwaige Erinnerungen gegen den geplanten Bau, so kann für die Abgabe dieser Erklärung und die ihr voraufgegangene Prüfung eine Gebühr gemäß § 6 des Kommunalabgabengesetzes nicht gefordert werden.

Steuerfreiheit der zum öffentlichen Dienste bestimmten Grundstücke und Gebäude.

a) Urteil (VIII.) vom 14. Februar 1911, Entschd. Bd. 59 S. 36.

Kommunalabgabengesetz vom 14. Juli 1893, § 24.

Zum öffentlichen Dienste im Sinne der Steuerbefreiung aus § 24 Abs. 1 Buchst. c des Kommunalabgabengesetzes sind solche Gebäude bestimmt, in denen sich ein Teil des öffentlichen Dienstes vollzieht. In den vom Staate an Angestellte der betreffenden Verwaltung überwiesenen Wohnungen vollzieht sich ein öffentlicher Dienst nur dann, wenn es zur ordnungsmäßigen Wahrnehmung der dienstlichen Obliegenheiten erforderlich ist, daß die Angestellten an der betreffenden Stelle sich dauernd aufhalten, und wenn ihnen deswegen, um ihre dauernde Anwesenheit zu ermöglichen, die Wohnung überwiesen worden ist. Die Voraussetzung, daß sich in den Wohnungen ein öffentlicher Dienst vollzieht, trifft dann nicht zu, wenn deren Überweisung aus sonstigen Rücksichten, z. B. aus sozialer Fürsorge oder aus Gründen der Bequemlichkeit oder zur mittelbaren Förderung dienstlicher Interessen erfolgt ist.

Dem Verwaltungsrichter steht die Nachprüfung zu, ob es zur ordnungsmäßigen Wahrnehmung der dienstlichen Obliegenheiten erforderlich ist, daß die Angestellten, denen eine Wohnung zugewiesen ist, an der betreffenden Stelle sich dauernd aufhalten, und ob die Überweisung der Wohnung erfolgt ist, um solchen dauernden Aufenthalt zu ermöglichen.

b) Urteil (VIII.) vom 17. März 1911, Preuß. Verw. Bl. XXXIII, S. 315.

Ist einem Kastellan in einem unter § 24 c des Kommunalabgabengesetzes fallenden Gebäude eine Dienstwohnung überwiesen, um seine ständige Anwesenheit im Gebäude zur ordnungsmäßigen Vornahme des ihm obliegenden Dienstes zu ermöglichen, so sind die Wohnräume unmittelbar

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:23 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

zum öffentlichen Dienste bestimmt und nach § 24 c a. a. O. als steuerfrei zu erachten.

Straßenherstellungskosten. Beginn der Anlegung einer Straße.

Urteil (IV.) vom 20. April 1911, Entschd. Bd. 59, S. 99.

Fluchtliniengesetz vom 2. Juli 1875, § 15.

Der Grundsatz, wonach der Regel nach in der Festsetzung der Fluchtlinien für eine Straße der Beginn der Anlegung gefunden werden kann, ist nur für die Festsetzung der Fluchtlinien nach dem Gesetze vom 2. Juli 1875 maßgebend.

Das Wort Anlegung in § 15 dieses Gesetzes umfaßt den ganzen Zeitraum der Anlegung der Straße von Anbeginn an. Es kommt daher für die Anwendung jenes Grundsatzes nicht darauf an, ob schon tatsächlich mit dem Ausbau der Straße begonnen ist, wenn nur der Wille der Gemeinde zum Ausbau feststeht und den Anliegern in klarer Weise erkennbar geworden ist. Der Grundsatz erstreckt sich demnach nicht nur auf die bereits äußerlich in die Erscheinung getretenen, tatsächlich in der Anlegung begriffenen, sondern auch auf die einstweilen nur aus den Bebauungsplänen ersichtlichen Straßen.

Heranziehung der Beamten zur Gemeindeeinkommensteuer.

Urteil (II.) vom 19. September 1911, Preuß. Verw. Bl. XXXIII, S. 60.

Das durch das Gesetz vom 16. Juni 1909 eingeführte neue, eingeschränkte Steuerprivileg der Beamten (Höchstbetrag von 125 % Zuschlag) gilt nur für die nach dem 31. März 1909 in das Amtsverhältnis eingetretenen Beamten, wogegen es für alle schon vor dem 1. April 1909 angestellten Beamten bei dem bisherigen Rechte (Halbierung des Diensteinkommens usw.) verbleibt, und zwar ohne Rücksicht darauf, ob sie bereits Diensteinkommen bezogen haben oder nicht. Es kommt nicht darauf an, ob jemand vor dem 1. April 1909 feste Besoldung hatte, sondern nur darauf, ob er vor diesem Zeitpunkte ein öffentliches Amt bekleidet hat, als Beamter angestellt war, d. h. ob er Beamteneigenschaft besessen hat oder nicht.

Dabei ist es auch ohne Belang, wenn etwa die früher erlangte Beamteneigenschaft vom 1. April 1909 nicht mehr bestand und erst später, sei es in derselben oder in einer anderen Amtskategorie, wieder erworben sein sollte.

Generated on 2019-07-31 14:23 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

II. Straßen- und Wegebau.

Unterhaltung der Bürgersteige.

a) Urteil (IV.) vom 9. März 1911, Entschd. Bd. 58, S. 330.

Liegt innerhalb einer Ortsgemeinde den Straßenanliegern observanzmäßig die Pflicht der Bürgersteigunterhaltung vor unbebauten Grundstücken ob, so sind unter den letzteren in der Regel auch die, z. B. infolge ihrer Verwendung als Bahnkörper einer Eisenbahnanlage, unbebaubaren Grundstücke mitzuverstehen.

b) Urteil (IV.) vom 23. März 1911, Archiv f. Eisenbahnwesen 1911, S. 1305.

Wenn in einer Gemeinde die Unterhaltung der Bürgersteige den Anliegern obliegt, so gilt dies auch für den Bereich einer in jene Gemeinde eingemeindeten Nachbargemeinde, sofern nicht besondere Gründe entgegenstehen oder namentlich durch Eingemeindungsverträge oder Eingemeindungsgesetze Ausnahmen gemacht sind. Observanzen, die sich in einer Gemeinde gebildet haben, sind durch Eingemeindung in eine andere Gemeinde erloschen, an ihre Stelle treten die in dieser Gemeinde geltenden Observanzen.

Interessentenwege.

Urteil (IV.) vom 13. März 1911, Entschd. Bd. 58, S. 332.

Interessentenwege, die auf Grund eines Auseinandersetzungsrezesses angelegt sind, sind in der Regel nicht als öffentliche Wege anzusehen. Auch wenn in einem Rezesse bestimmt ist, daß „die sämtlichen Wege dem freien Verkehr für jedermann geöffnet werden", ist daraus nicht ohne weiteres zu folgern, daß die Generalkommission sie damit für den öffentlichen Verkehr habe bestimmen wollen.

Zum Begriffe eines öffentlichen Weges.

Urteil (IV.) vom 27. März 1911, Entschd. Bd. 59, S. 305.

Zuständigkeitsgesetz vom 1. August 1883, §§ 55 ff.

Bürgerliches Gesetzbuch § 905.

Ein öffentlicher Weg setzt sich aus der für den Verkehr unmittelbar bestimmten Oberfläche, dem unter ihr befindlichen Grund und Boden sowie dem über ihr befindlichen Luftraume zusammen. Die Wegepolizeibehörde ist berechtigt, den Bestand der öffentlichen Wege auch in bezug auf den darüber befindlichen Luftraum und den darunter befindlichen Grund

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:24 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

und Boden zu wahren, wenn der Eingriff, dem sie begegnen will, nicht durch besondere Vorschriften oder infolge besonderer erworbener Rechte ausnahmsweise zugelassen ist. Die in § 905 BGB. für die Eigentumsausübung vorgesehenen Beschränkungen sind für den Umfang der Fürsorge, die die Wegepolizeibehörde bei den öffentlichen Wegen zu üben hat, nicht maßgebend. Die Einlegung von Kabeln, z. B. für die Zwecke des Bergbaues, fällt weder unter den Begriff des Gemeingebrauches, noch ist sie auf Grund von Sonderbestimmungen ohne polizeiliche Genehmigung zulässig.

Streitverfahren in Wegebausachen.

Urteil (IV.) vom 4. Mai 1911, Entschd. Bd. 59, S. 319.

Zuständigkeitsgesetz vom 1. August 1883, § 56.

In einem Verwaltungsstreitverfahren aus § 56 Abs. 4 des Zuständigkeitsgesetzes kann die Wegepolizeibehörde niemals als diejenige mitbeklagt werden, die statt des in Anspruch Genommenen zu der diesem angesonnenen Leistung aus Gründen des öffentlichen Rechtes verpflichtet sein soll.

Öffentliche Wege. Schutz ihres Bestandes.

Urteil (IV.) vom 10. Juli 1911, Preuß. Verw. Bl. XXXIII, S. 300.

Der in der Rechtsprechung entwickelte Grundsatz, wonach ein Weg als öffentlicher zu gelten hat, wenn er von allen Rechtsbeteiligten — dem Eigentümer, dem Wegeunterhaltungspflichtigen und der Wegepolizeibehörde — für den öffentlichen Verkehr gewidmet ist, ist auch für die Zeit vor dem Inkrafttreten der neuen preußischen Verwaltungsgesetze maßgebend.

Die Sorge für die Aufrechterhaltung des öffentlichen Verkehrs, der Schutz des Bestandes der öffentlichen Wege ist ausschließlich Sache der Wegepolizeibehörde und nicht derer, die an dem Bestehen der Wege ein Interesse haben.

III. Baupolizei.

Beschränkung des Grundeigentums infolge von Fluchtlinienfestsetzung.

Urteil (IX.) vom 2. Juli 1910, Entschd. Bd. 57, S. 474.

Fluchtliniengesetz vom 2. Juli 1875, § 11.

Nach § 11 des Fluchtliniengesetzes tritt die Beschränkung des Grundeigentümers, daß Neubauten, Um- und Ausbauten über die Fluchtlinie hinaus versagt werden können, endgültig allerdings erst mit der förmlichen

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:25 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Festsetzung gemäß § 8 das., nach der Absicht des Gesetzes aber schon während des Festsetzungsverfahrens ein. Der maßgebende Zeitpunkt innerhalb dieses Verfahrens ist für den Fall, daß die Aufstellung des Planes dem Vorgehen der Gemeinde entsprungen ist, in der vollzogenen Einigung der Gemeindebehörden über die festzusetzende Fluchtlinie zu finden. Eine Offenlegung des Planes gemäß § 7 a. a. O. ist nach der bisherigen Rechtsprechung als Voraussetzung für die Wirksamkeit des § 11 nicht zu fordern.

Bauten über die Fluchtlinie hinaus.

Urteil (IX.) vom 21. Dezember 1910, Entschd. Bd. 58, S. 405.

Fluchtliniengesetz vom 2. Juli 1875, § 11.

Nach § 11 des Fluchtliniengesetzes können Neubauten, Um- und Ausbauten über die Fluchtlinie hinaus versagt werden. Zu diesen Bauten gehören jedoch nach der neueren Rechtsprechung Einfriedigungen der Grundstücke nicht.

Einstweilige Vorenthaltung der Bauerlaubnis. Hinterlegung der Anliegerbeiträge als Bedingung.

Urteil (IX.) vom 17. September 1910, Entschd. Bd. 57, S. 480.

Landesverwaltungsgesetz vom 30. Juli 1883, §§ 127 ff.

Auch die einstweilige Vorenthaltung einer beantragten Bauerlaubnis stellt in allen Fällen eine Verweigerung dar und ist daher ebenso wie die endgültige Versagung oder die bedingte Erteilung der Baugenehmigung eine mit den Rechtsmitteln aus § 127 des Landesverwaltungsgesetzes angreifbare polizeiliche Verfügung.

Die Polizeibehörde ist nicht befugt, die Erteilung der Bauerlaubnis von der vorgängigen Hinterlegung oder Sicherstellung der Anliegerbeiträge abhängig zu machen. Es ist nicht Aufgabe der Polizei, die Erfüllung oder Sicherstellung der dem Einzelnen der Gemeinde gegenüber obliegenden Leistungen mittelbar oder unmittelbar zu erzwingen.

Ansiedelungsgenehmigung.

Bescheid (IV.) vom 4. Mai 1911, Entschd. Bd. 58, S. 262.

Ansiedelungsgesetz vom 10. August 1904, § 13.

Für die zusammenhängende Bebauung einer Ortschaft kommen nicht nur die Wohngebäude, sondern auch die Wirtschaftsgebäude in Betracht. Eine ländliche Ortschaft ist auch dann noch als im Zusammenhange gebaut

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:24 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

anzusehen, wenn sich zwischen den einzelnen Gebäuden unbebaute, als Höfe und Gärten, ja selbst als Ackerland genutzte nicht umfangreiche Flächen befinden, wie das bei Dörfern der Fall zu sein pflegt.

Genehmigung einer Ansiedelung und der Errichtung einer Feuerstelle.

Urteil (IV.) vom 4. Mai 1911, Entschd. Bd. 59, S. 258.

Ansiedelungsgesetz vom 10. August 1904, §§ 17, 18.

Feld- und Forstpolizeigesetz vom 1. April 1880, §§ 47 ff.

Das Verfahren, das die Genehmigung einer Ansiedelung, und das Verfahren, das die Genehmigung der Errichtung einer Feuerstelle zum Gegenstande hat, können auch nach dem Inkrafttreten des Ansiedelungsgesetzes vom 10. August 1904 miteinander verbunden werden.

Die Befugnisse des Verwaltungsrichters sind indessen für jedes dieser beiden Verfahren wesentlich verschieden. Er ist nicht befugt, die Ansiedelungsgenehmigung an Stelle der Genehmigungsbehörde selbst zu erteilen, sondern hat nur darüber zu befinden, ob diese Genehmigung von der dazu gesetzlich berufenen Behörde mit Recht oder Unrecht versagt worden ist. Ist letzteres der Fall, so hat er nur die Aufhebung der angefochtenen Verfügung auszusprechen. Dagegen hat der Verwaltungsrichter in dem Streite um die Errichtung einer Feuerstelle selbst darüber zu entscheiden, ob die hierbei erforderliche Genehmigung zu versagen oder unbedingt zu erteilen oder an von ihm vorzuschreibende Bedingungen zu knüpfen ist.

Verunstaltung von Ortschaften.

Urteile (IX.) vom 19. Mai und 27. Juni 1911, Entschd. Bd. 59, S. 423, 431.

Gesetz gegen die Verunstaltung von Ortschaften vom 15. Juli 1907, § 4.

Das Gesetz vom 15. Juli 1907 richtet sich gegen die Verunstaltung von Ortschaften und landschaftlich hervorragenden Gegenden und bekämpft in allen seinen Vorschriften ausschließlich solche bauliche Maßnahmen, die störend auf das Auge wirken und sich also auf die äußere Erscheinung der Bauten beziehen. Weitergehende Anforderungen, wie z. B. solche, die sich gegen die Verbreitung schädlicher Dünste, übler Gerüche oder starken Rauches sowie gegen die Belästigung durch Lärm und ungewöhnliches Geräusch richten, können nicht auf Grund des § 4 a. a. O. durch Ortsstatut gestellt werden.

Generated on 2019-07-31 14:24 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

IV. Wasserpolizei.

Räumung von Gräben und Kanälen.

Urteil (IX.) vom 4. April 1911, Entschd. Bd. 59, S. 338.

Ein Vorflutgraben hört dadurch nicht auf, Vorflutgraben zu sein und der öffentlich-rechtlichen Räumungspflicht zu unterliegen, daß er ganz oder streckenweise von den Grundbesitzern, über deren Land er fließt, in einen bedeckten Wasserlauf, insbesondere in einen Röhrenkanal verwandelt worden ist. In gleichmäßiger Rechtsprechung ist bisher davon ausgegangen, daß die Vorschriften des § 100 A. L. R. I 8 und des § 10 des Vorflutgesetzes auf einen Vorflutgraben auch dann Anwendung finden, wenn er in einen bedeckten Graben umgewandelt wird, und daß eine solche Umwandlung, soweit die Vorflut dadurch nicht beeinträchtigt wird, zulässig ist.

Künstliche Zuleitung von Wasser in einen Graben.

Urteil (IX.) vom 2. Mai 1911, Preuß. Verw. Bl. XXXIII, S. 285.

Vorflutedikt vom 15. November 1811, §§ 11 ff.

Berechtigt, den Antrag auf Verschaffung der Vorflut zu stellen, sind nur Besitzer von Grundstücken, die sich wegen überwiegenden Vorteils für die Bodenkultur des auf ihren Ländereien stehenden Wassers entledigen wollen, diesen Zweck aber durch Veranstaltungen auf eigenem Grund und Boden nicht erreichen können.

Das Recht auf künstliche Zuleitung erheblicher Wassermengen in einen fremden Graben kann nur gegen Entschädigung erworben werden. Ein Entwässerungsplan, der dies nicht berücksichtigt, ist unvollständig und seine unvollständige Feststellung durch den Verwaltungsrichter ist ein wesentlicher Mangel des Verfahrens.

V. Andere Entscheidungen.

Unentgeltliche Verteilung von Aufrufen, Bekanntmachungen usw.

Urteil (I.) vom 24. Juni 1910, Entschd. Bd. 57, S. 305.

Nach § 10 des preußischen Gesetzes über die Presse vom 12. Mai 1851 in Verbindung mit §§ 5, 30 Abs. 2 des Reichsgesetzes über die Presse vom 7. Mai 1874 muß in Preußen für die öffentliche unentgeltliche Verteilung von Bekanntmachungen, Plakaten und Aufrufen die Erlaubnis der Ortspolizeibehörde nachgesucht werden.

Eine unentgeltliche Verteilung von Bekanntmachungen liegt vor, wenn die Empfänger der Druckschrift kein Entgelt dafür zu zahlen haben;

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:24 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

ob der Verteiler von seinem Auftraggeber ein Entgelt für das Verteilen erhält, ist gleichgültig[1]).

Polizeimäßiger Zustand eines Grundstücks.

Urteil (IV.) vom 22. September 1910, Entschd. Bd. 57, S. 366.

Die Pflicht des Eigentümers, sein Eigentum, insbesondere also sein Grundstück in polizeimäßigem Zustande zu erhalten und Polizeiwidrigkeiten abzustellen, besteht zwar auch, wenn die unzulässige Beschaffenheit nicht von dem Eigentümer selbst, sondern von einem Dritten oder durch Zufall herbeigeführt worden ist. Sie findet jedoch eine Beschränkung durch den weiteren allgemeinen Grundsatz des Polizeirechts, daß von der Polizei nicht etwas verlangt werden darf, dessen Ausführung für den in Anspruch Genommenen aus tatsächlichen oder rechtlichen Gründen unmöglich ist.

Gewerbebetrieb von Hausstandsmitgliedern der Beamten.

Urteil (I.) vom 23. September 1910, Entschd. Bd. 58, S. 444.

Nach § 19 der preußischen allgemeinen Gewerbeordnung vom 17. Januar 1845, der durch § 12 Abs. 2 der Reichsgewerbeordnung aufrecht erhalten und deshalb noch gegenwärtig in Geltung ist, bedürfen unmittelbare und mittelbare Staatsbeamte der Erlaubuis ihrer vorgesetzten Dienstbehörde nicht nur dann, wenn sie selbst ein Gewerbe betreiben wollen, sondern auch dann, wenn ihre Ehefrauen oder andere Mitglieder ihres Hausstandes dies tun. Sie machen sich disziplinarisch strafbar, wenn sie auf Verlangen der vorgesetzten Dienstbehörde nicht dafür sorgen, daß ein ohne deren Erlaubnis begonnener Gewerbebetrieb ihrer Ehefrauen oder anderer Mitglieder ihres Hausstandes alsbald eingestellt und abgemeldet wird.

Amtsniederlegung und Disziplinarverfahren.

Urteil des Disziplinarsenats vom 18. Oktober 1910, Entschd. Bd. 58, S. 453.

Für die Einleitung des Disziplinarverfahrens ist kein Raum mehr, wenn der frühere Beamte durch seine Handlungen zu erkennen gegeben hat, daß er sein Amt niederlege, und die Anstellungsbehörde durch Wieder-

[1]) Vgl. die abweichende Entscheidung des Kammergerichts bei Johow-Ring, Jahrb. Bd. 27 C. 65.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:24 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

besetzung der Stelle bekundet hat, daß sie mit der Auflösung des Dienstverhältnisses einverstanden ist.

Wahl von Bahnpolizeibeamten zu Stadtverordneten.

Urteil (I.) vom 31. März 1911, Entschd. Bd. 59, S. 70, Archiv für Eisenbahnwesen 1911, S. 1307.

Ein mit der Leitung einer Nebenwerkstätte beauftragter Eisenbahn-Betriebsingenieur ist zur Ausübung der Bahnpolizei nicht berufen. Er kann deshalb, da er kein Bahnpolizeibeamter ist, zum Stadtverordneten auch dann gewählt werden, wenn er etwa zeitweise und vorübergehend, also nur ausnahmsweise, in Vertretung des Vorstandes des Maschinenamtes als Bahnpolizeibeamter tätig zu sein berufen werden kann.

Gesetzgebung.

Deutsches Reich. Notenwechsel vom 1./14. November 1911, betr. die Ausdehnung der Bestimmungen des Staatsvertrags vom 6. Dezember 1904 zwischen dem Deutschen Reiche und Rußland wegen Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen der preußischen Staatsbahn bei Herby und der Herby-Czenstochauer Eisenbahn auf die Eisenbahn Herby—Kielzy.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 65. R.-G.-Bl. S. 179.)

Bekanntmachungen des Reichskanzlers:

Vom 31. Januar 1912, betr. die zur Ausstellung von Leichenpässen befugten Behörden.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 45. Z.-Bl. f. d. D. R. S. 31.)

Vom 28. Januar 1912, betr. die Einreihung von Orten in die Wohnungsgeldzuschußklassen.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 45. R.-G.-Bl. S. 157.)

Vom 31. Januar und 19. März 1912, betr. die Änderung der Militär-Transport-Ordnung.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 51 u. 85. R.-G.-Bl. S. 167 u. 193.)

Vom 8. und 22. Februar 1912, betr. die dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr beigefügte Liste.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 52 u. 63. R.-G.-Bl. S. 168 u. 176.)

Generated on 2019-07-31 14:24 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Bekanntmachung des Reichs-Eisenbahn-Amts: Vom 12. Februar 1912, betr. Ergänzung und Änderung der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 55. R.-G.-Bl. S. 170.)

Preußen. Gesetz vom 22. März 1912 zur Abänderung der Vorschriften über die Abnahme und Prüfung der Rechnungen.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 89. G.-S. S. 29.)

Nachtragsvertrag vom 10. Januar 1912 zum Staatsvertrage vom 3. Juli 1905 zwischen Preußen und Braunschweig wegen Herstellung einer Eisenbahn von Blankenburg nach Quedlinburg mit Abzweigung nach Thale.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 93. G.-S. S. 33.)

Staatsvertrag vom 17. März 1912 zwischen Preußen und Hamburg wegen Herstellung einer Eisenbahn von Ohlsdorf nach Poppenbüttel (Alstertalbahn) nebst Schlußprotokoll.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 94. G.-S. S. 34.)

Entwurf eines Eisenbahnanleihegesetzes. Dem Abgeordnetenhause auf Grund Allerhöchster Ermächtigung am 22. März 1912 vorgelegt.

(Nr. 239 A der Drucksachen des Hauses der Abgeordneten.)

Der Inhalt des Entwurfs wird in einem der nächsten Hefte erörtert werden

---

Erlasse des Ministers der öffentlichen Arbeiten:	E.-V.-Bl. Seite
Vom 15. Februar 1912, betr. anderweite Festsetzung von Wohnungsgeldzuschüssen nach Maßgabe der Bekanntmachung über die Einreihung von Orten in die Wohnungsgeldzuschußklassen vom 28. Januar 1912	47
Vom 19. Februar 1912, betr. Tarifbestimmungen für Saatgut .	47
Vom 19. März 1912, betr. Freifahrtordnung	71
Vom 21. März 1912, betr. Änderungen bei den Eisenbahn-Betriebs- usw. Ämtern	72
Vom 22. März 1912, betr. Verdingungswesen, insbesondere schiedsgerichtliche Erledigung von Streitigkeiten	75
Vom 3. April 1912, betr. Arbeiterpensionskassen	91
Vom 25. März 1912, betr. Prüfungsordnung	103

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:24 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Baden. Landesherrliche Verordnung vom 6. Januar 1912, betr. den Eisenbahnrat.

(Veröffentlicht im Gesetzes- und Verordnungsblatt für das Großherzogtum Baden Nr. IV. vom 13. Januar 1912 S. 7 ff.).

Unter Aufhebung Unserer Verordnung vom 4. November 1880, die Bildung einer ständigen Interessenvertretung bei der Eisenbahnverwaltung betreffend (Gesetzes- und Verordnungsblatt Seite 369 ff.)[1]), haben Wir auf Antrag Unseres Ministeriums der Finanzen nach Anhörung Unseres Staatsministeriums beschlossen und verordnen, wie folgt:

§ 1.

1. Der Staatseisenbahnverwaltung wird ein Eisenbahnrat beigegeben, der die Aufgabe hat, in wichtigen, die Eisenbahnen und die Bodenseedampfschiffahrt betreffenden Verkehrsfragen von allgemeiner Bedeutung sich gutächtlich zu äußern. Insbesondere ist er über wichtigere Änderungen der allgemeinen Beförderungsbestimmungen, soweit diese für die Verkehrsinteressen von Bedeutung sind, der Tarifvorschriften und Tarifsätze sowie über Änderungen im Fahrplan für den Personenverkehr zu hören.

2. Wenn in dringlichen Fällen ohne vorherige Anhörung des Eisenbahnrats die Beförderungsbestimmungen, die Tarifvorschriften oder -Sätze geändert oder Ausnahmetarife eingeführt oder aufgehoben werden, so ist hiervon den Mitgliedern des Eisenbahnrats vor der nächsten Sitzung Mitteilung zu machen.

3. Der Eisenbahnrat kann innerhalb des ihm zugewiesenen Wirkungskreises Wünsche und Beschwerden an das Ministerium richten und Auskunft von ihm verlangen.

§ 2.

Der Eisenbahnrat besteht aus 27 Mitgliedern und ebensovielen Ersatzmännern, und zwar werden ernannt:

a) 10 Mitglieder und deren Ersatzmänner von dem Ministerium der Finanzen, wovon 3 Mitglieder und deren Ersatzmänner aus der Klasse der Lohnarbeiter auf Vorschlag des Gewerbeaufsichtsamts;

ferner gewählt:

b) 9 Mitglieder und deren Ersatzmänner von den Handelskammern, indem jede derselben ein Mitglied und dessen Ersatzmann bezeichnet;

c) 4 Mitglieder und deren Ersatzmänner von der Landwirtschaftskammer;

d) 4 Mitglieder und deren Ersatzmänner von den Handwerkskammern, indem jede derselben ein Mitglied und dessen Ersatzmann bezeichnet.

§ 3.

1. Die Wahlen gemäß § 2 b bis d sind spätestens 2 Monate vor Beginn der neuen Amtsdauer vorzunehmen; deren Ergebnis ist alsbald dem Ministerium bekannt zu geben.

2. Wählbar ist jeder in Baden ansässige, zur Bekleidung des Schöffenamts fähige Deutsche, der das 30. Lebensjahr zurückgelegt hat, ausgenommen Beamte und Arbeiter der Staatseisenbahnverwaltung.

---

[1]) Archiv für Eisenbahnwesen 1880 S. 296.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:24 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

3. Die Berufung erfolgt auf die Dauer von 3 Kalenderjahren. Nach Ablauf dieser Frist ausscheidende Mitglieder und deren Ersatzmänner können wieder als solche bestellt werden.

4. Scheidet ein Mitglied oder ein Ersatzmann vor Ablauf der Amtsdauer aus, so ist für den Rest der Amtsdauer ein anderes Mitglied oder ein anderer Ersatzmann zu ernennen (§ 2 a) oder zu wählen (§ 2 b bis d).

§ 4.

1. Der Eisenbahnrat wird vom Ministerium nach Bedürfnis, in der Regel 1 bis 2 mal im Jahre einberufen.

2. Die Tagesordnung für die Sitzungen, die das Ministerium festsetzt, wird den Mitgliedern tunlichst spätestens 14 Tage vorher bekannt gegeben.

3. Mitglieder des Eisenbahnrats, die einen Gegenstand auf die Tagesordnung bringen wollen, haben diesen spätestens 8 Tage vor der Sitzung dem Ministerium anzumelden.

4. Wenn ein Mitglied verhindert ist, der Sitzung beizuwohnen, so übersendet es die Tagesordnung und die sonstigen, ihm dafür zugegangenen Drucksachen seinem Stellvertreter und macht hiervon dem Ministerium Mitteilung.

§ 5.

1. Den Vorsitz in der Sitzung des Eisenbahnrats führt der Minister oder der von diesem bestimmte Stellvertreter.

2. Zu den Sitzungen werden vom Ministerium nach Bedürfnis Beamte der Eisenbahnverwaltung oder anderer Staatsbehörden sowie sonstige Sachverständige zugezogen.

§ 6.

1. Die Abgabe der Gutachten des Eisenbahnrats erfolgt nach einfacher Stimmenmehrheit der Anwesenden, wobei der Vorsitzende und die nach § 5 Absatz 2 zugezogenen Beamten und Sachverständigen nicht mitstimmen.

2. Über die Sitzungen wird eine Niederschrift aufgenommen, aus der der Gang der Verhandlungen und die gutächtlichen Äußerungen des Eisenbahnrats, gegebenenfalls auch die Anschauungen der Minderheit zu entnehmen sind. Die Niederschrift gilt als genehmigt, wenn nicht innerhalb 14 Tagen nach der Zustellung Einsprache erhoben wird.

3. Jedes Mitglied und jeder Ersatzmann erhält einen Abdruck der Niederschrift zugestellt.

§ 7.

1. Der Eisenbahnrat hat aus seiner Mitte einen ständigen Ausschuß zu wählen, der die Aufgabe hat, die Gegenstände für die Eisenbahnratsitzung, soweit erforderlich, vorzubereiten, und bei dringlichen Angelegenheiten von geringerer Bedeutung an Stelle des Eisenbahnrats sein Gutachten abzugeben. In Fällen der letzteren Art kann das Ministerium den Ausschuß auch im Wege schriftlicher Umfrage hören.

Der ständige Ausschuß kann auch die Einberufung des Eisenbahnrats beantragen.

2. Der ständige Ausschuß besteht aus 7 Mitgliedern und je einem Ersatz-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:24 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

mann für jedes derselben. Zwei Mitglieder und ihre Ersatzmänner müssen aus den nach § 2 b, je ein Mitglied und dessen Ersatzmann aus den nach § 2 c und d Gewählten sowie ein Mitglied und dessen Ersatzmann aus den nach § 2 a aus der Klasse der Lohnarbeiter Ernannten entnommen werden.

3. Die Wahl der Mitglieder und Ersatzmänner hat in der ersten Sitzung der Amtsdauer für diese zu erfolgen.

4. Bei der Wahl der Mitglieder entscheidet die einfache Stimmenmehrheit, bei Stimmengleichheit das Los.

§ 8.

1. Die Einberufung des ständigen Ausschusses und das Ersuchen um schriftliche Äußerung seiner Mitglieder (§ 7 Absatz 1) erfolgt auf Anordnung des Ministeriums.

2. Die Sitzungen des ständigen Ausschusses werden durch ein vom Ministerium bezeichnetes Mitglied dieser Behörde oder der Generaldirektion der Staatseisenbahnen geleitet.

3. Das Ministerium kann zu den Sitzungen des Ausschusses auch sonstige Beamte des Ministeriums oder der Generaldirektion der Staatseisenbahnen abordnen; auch können mit seiner Genehmigung Sachverständige an den Ausschußsitzungen ohne Stimmrecht teilnehmen.

§ 9.

Der Geschäftsgang für den Eisenbahnrat und den ständigen Ausschuß wird, soweit hierüber nicht vorstehend schon Bestimmungen getroffen sind, durch eine vom Ministerium nach Anhörung des Eisenbahnrats zu erlassende Geschäftsordnung geregelt.

§ 10.

1. Die Mitglieder des Eisenbahnrats und des ständigen Ausschusses sowie ihre Ersatzmänner üben ihr Amt als Ehrenamt aus.

2. Diejenigen, die nicht am Orte der Sitzung wohnen, erhalten freie Fahrt auf den Staatseisenbahnen nach und von diesem Ort in beliebiger Wagenklasse sowie eine Aufwandsentschädigung von 12 ℳ für den Tag. Die am Orte der Sitzung wohnenden Mitglieder erhalten eine Aufwandsentschädigung von 9 ℳ.

Frankreich. Gesetz vom 19. Februar 1912, betr. Gemeinnützigkeitserklärung von Eisenbahnen mit 1-Meterspur von Saint Léonard nach Auzances und von Bonnat nach Evaux oder einem Punkte nahe Evaux auf der Linie Montluçon—Eygurande.

(Veröffentlicht im Journal officiel de la République française Nr. 53 vom 23. Februar 1912, S. 1638).

Gesetz vom 11. März 1912, betr. Gemeinnützigkeitserklärung einer Schmalspurbahn von Treignac nach Bugeat.

(Veröffentlicht im Journal officiel de la République française Nr. 72 vom 13. März 1912, S. 2454).

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:24 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Gesetz vom 18. März 1912, betr. die Gemeinnützigkeitserklärung in Algier: 1. einer 1-Meterspurbahn von Bizot nach Djidjelli, mit Abzweigung nach Mila, 2. einer Vollspurbahn von Constantine nach Oued-Athménia.

(Veröffentlicht im Journal officiel de la République française Nr. 79 vom 20. März 1912, S. 2725).

Gesetz vom 5. April 1912, betr. Gemeinnützigkeitserklärung einer Lokalbahn mit 1-Meterspur zur Verbindung der Lokalbahn Roanne—Boën mit dem öffentlichen Hafen des Kanals von Roanne nach Digoin.

(Veröffentlicht im Journal officiel de la République française Nr. 97 vom 7. April 1912 S. 3483).

Rußland. Allerhöchst bestätigtes, vom Reichsrat und von der Reichsduma genehmigtes Gesetz vom 19. Dezember 1911, betr. den Erwerb der Warschau-Wiener Eisenbahngesellschaft für den Staat.

(Veröffentlicht im Ukasatel des Ministeriums der Verkehrsanstalten Nr. 1 vom 7. Januar 1912).

Punkt 1. Der Erwerb ist zum 1./14. Januar 1912 durchzuführen.

Punkt 2. Der Minister der Verkehrsanstalten wird beauftragt: 1. die Warschau-Wiener Bahn nebst ihrem gesamten Eigentum nach Veröffentlichung dieses Gesetzes, aber nicht später als am 1./14. Januar 1912, für den Staat zu übernehmen; 2. im Einvernehmen mit dem Finanzminister und dem Reichskontrolleur sind aus den Betriebseinnahmen der Bahn, soweit sich das als notwendig erweisen sollte, die Ausgaben aus Anlaß der Übernahme der Bahn und des Betriebes im Laufe des Jahres 1912 zu decken. Aus derselben Quelle sind auch alle anderen Bedürfnisse zu leisten.

Punkt 3. Es sind aus der Reichsrentei zur Deckung der Kosten des Ankaufs der Bahn im Jahre 1912 nicht mehr als 32 203 169 Rubel zu verwenden.

Punkt 4 Der Finanzminister wird Anordnung treffen, daß die Dividende für die Aktien der Warschau-Wiener Gesellschaft nach dem Stande vom $\frac{\text{19. Dezember 1910}}{\text{1. Januar 1911}}$ bis zur Übergabe der Geschäfte der Gesellschaft an den Staat gezahlt und ebenso die Tilgung der Aktien der Gesellschaft für das Jahr 1911 ausgeführt wird. Die Höhe dieser Beträge wird festgesetzt nach der Abrechnung der Gesellschaft, die jedoch zuvor von der Reichskontrolle nachzuprüfen ist, und zwar im Zusammenhang mit der geprüften Rechnung für das Jahr 1910. Es soll aber gestattet sein, daß die Leistungen auf Grund einer Verständigung zwischen dem Staate und der Gesellschaft erfolgen. Die hierdurch entstehenden Ausgaben sind aus den Kapitalien, die mit der Bahn selbst auf den Staat übergehen, sowie aus den Betriebseinnahmen der Bahn zu leisten.

Punkt 5. Die Obligationenschuld der Warschau-Wiener Eisenbahngesellschaft geht auf den Staat über, und zwar nach dem Stande vom 1./14. Januar 1912.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:25 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Bücherschau.

Besprechungen.

Clark, John Maurice, Ph. D. Instructor of political economie in Colorado college. Standards of reasonableness in local freight discriminations. Band 37, Nr. 1 der Studies in history economics and public laws der staatswissenschaftlichen Fakultät der Columbia-Universität. New York. Columbia University. 1910. 155 S. 8°. Preis 1 $ 25 c.

Hammond, M. B., Professor of economics and sociology Ohio State University. Railway rate theories of the Interstate Commerce Commission. Besonderer Abdruck aus dem Quarterly journal of Economics. Cambridge. Harvard University. 1911. 200 S. 8°.

Die vielen Entscheidungen des Bundesverkehrsamts der Vereinigten Staaten von Amerika in Eisenbahntariffragen und die Urteile der ordentlichen Gerichte, in denen diese Entscheidungen teils bestätigt, teils aufgehoben worden sind, haben zur Folge, daß die volks- und staatswissenschaftliche Literatur daselbst sich sehr eingehend mit Eisenbahntariffragen beschäftigt. Auch das Publikum hat neuerdings, wenngleich aus einem anderen Grunde, ein besonders lebhaftes Interesse an der Gestaltung der Eisenbahntarife. Nachdem durch die beiden letzten Novellen zum Bundesverkehrsgesetz die Befugnisse des Bundesverkehrsamts bei Feststellung und bei Revision der Eisenbahntarife wesentlich erweitert worden sind, wird ununterbrochen erörtert, ob nicht noch weitergehende Befugnisse der Bundesbehörde im allgemeinen Interesse erwünscht sind, ja ob es nicht geboten ist, daß man ganze Arbeit macht und der Bundesbehörde klipp und klar die Befugnis zur Feststellung der Eisenbahntarife sowohl im zwischenstaatlichen als auch im binnenstaatlichen Verkehr überläßt. Und da besteht die Besorgnis bei den Eisenbahnen und ihren Aktionären und

Generated on 2019-07-31 14:25 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Gläubigern, daß das Bundesamt die Tarife immer weiter herabsetzen und dann die Eisenbahnwerte immer tiefer sinken würden. Zur Verhütung derartiger, für das gesamte wirtschaftliche Leben der Vereinigten Staaten verhängnisvoller Folgen wird es, so glaubt man, beitragen, wenn es gelingt, feste, allgemein anerkannte, auf wissenschaftlicher Grundlage beruhende Regeln für die Bildung der Eisenbahntarife zu finden. Und das nächste Ziel wäre dabei eine richtige Bestimmung des Begriffs: „reasonable tariff". Gelinge diese, so könne der Vorschrift der Bundesverkehrsgesetze, wonach die Eisenbahntarife just and reasonable sein sollen, besser Genüge geleistet werden.

Die beiden oben verzeichneten Bücher beschäftigen sich vorzugsweise mit Erörterung dieser Fragen. Beide sind ernste, wissenschaftliche Arbeiten. Clark, dessen Buch Hammond bereits bekannt ist, untersucht zunächst die verschiedenen in Wissenschaft und Praxis aufgestellten Tariftheorien und fragt sich am Schluß, ob und was von diesen Theorien in den Entscheidungen des Bundesverkehrsamts wahrzunehmen ist. In dem Buch von Hammond wird der Versuch gemacht, aus einer größeren Anzahl von Entscheidungen des Bundesverkehrsamts zu ermitteln, ob dieses sich bei seinen Entscheidungen von festen theoretischen Grundsätzen leiten läßt. Beide Arbeiten verdienen ernsteste Beachtung auch bei uns nicht allein wegen des Fleißes und der Gründlichkeit der Untersuchungen, sondern auch wegen der verständigen und maßvollen kritischen Beleuchtung der vielen schwierigen Fragen, und weil sie uns auch ein gutes Bild von den zurzeit in den Vereinigten Staaten auf dem Gebiete des Eisenbahntarifwesens herrschenden Zuständen geben.

Bei dem Studium des Buches von Clark berührt es sogleich wohltuend, daß er die gesamte Literatur über Eisenbahntarife, besonders auch die deutsche, kennt und beherrscht. Wir begegnen den Werken von Cohn, Ulrich, Rank, Pauer, Launhardt, Seidler u. Freud usw., ferner von Picard, Colson, Acworth, selbstverständlich auch den amerikanischen Arbeiten. Der Leser hat bald das Gefühl, daß der Verfasser überall auf sicherem Boden steht. Nach einer Einleitung, in der die Gegensätze der deutschen und der englisch-amerikanischen Eisenbahntarifpolitik auseinandergesetzt werden — in Deutschland für ein großes Wirtschaftsgebiet feste, klare, auf wissenschaftlicher Grundlage aufgebaute, für jedermann gleiche, aber deswegen auch starre Tarife, in England und Amerika Tarife von Station zu Station, die den Bedürfnissen der einzelnen Güter und Verkehre angepaßt und deswegen mehr beweglich sind —, bespricht der Verfasser in den nächsten Kapiteln die einzelnen Theorien. In Kapitel 1 wird die Frage erörtert, ob es möglich sei, die Eisenbahntarife nach den Kosten zu bemessen, die jede einzelne Beförderungsleistung verursacht, d. h. nach denselben Grund-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:25 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

sätzen, nach denen der Krämer die Preise für seine Waren erhebt. Das ist natürlich schon deswegen unmöglich, weil die Kosten einer jeden einzelnen Leistung sich nicht ermitteln lassen, sie sind ein unbestimmbarer Teil der Gesamttransportkosten (joint-cost sagt der Verfasser) auf einem größeren Eisenbahnnetze, die sich wiederum aus den verschiedensten Bestandteilen zusammensetzen. In dem zweiten Kapitel wird der Einfluß des Wettbewerbs in seinen verschiedenen Gestalten auf die Eisenbahntarife untersucht; ein solcher Einfluß findet unleugbar statt, aber nicht bei allen Tarifen, und eine Tariftheorie läßt sich darauf nicht aufbauen. Im dritten Kapitel folgt dann die Theorie des Wertes der Leistung. Der Begriff „Wert der Leistung" oder „Festsetzung der Preise danach, was der Verkehr tragen kann", sind, wie der Verfasser zutreffend bemerkt, in sich unklar und unbestimmt. Sie besagen nicht viel mehr, als daß die Tarife so aufgestellt werden müssen, wie sie tatsächlich aufgestellt sind. Der Verfasser weist klar und scharf auf die große Schwäche dieser Theorie hin, wie sie insbesondere auch von Acworth dargestellt wird. Die von ihm gebilligten, Seite 58 angeführten Äußerungen sind aber nicht von Philippovich, sondern von Gustav Cohn. Im vierten Kapitel werden die gemeinwirtschaftliche und die privatwirtschaftliche Tarifbildung behandelt, das fünfte Kapitel beschäftigt sich mit dem Verhältnis der Eisenbahntarife zu der Zollpolitik, in Anlehnung an das Buch von Seidler u. Freud[1]), in den Kapiteln 6 und 7 gelangt der Verfasser schließlich zu dem Ergebnis, daß die Tarife so bemessen werden müssen, daß durch die Erträge der Eisenbahnen die Betriebskosten gedeckt und eine angemessene Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals erzielt wird. Er nennt dies das n a t ü r l i c h e System, selbstverständlich in einem anderen Sinne, als dem des natürlichen Systems in der Geschichte der deutschen Eisenbahntarife. Im 8. Kapitel wird ganz kurz die Frage erörtert, die den eigentlichen Gegenstand des Buches von Hammond bildet, in welchem Umfang der Grundsatz der Vernünftigkeit der Tarife in den Entscheidungen der Gerichte und des Bundesverkehrsamts zur Erscheinung komme. Das Ergebnis geht dahin, daß in dieser Beziehung klare und bestimmte Grundgedanken allgemein gültiger Art nicht zu erkennen sind.

Im Kapitel 9 kommt dann Clark auf die bestehenden Tarife, hauptsächlich die des europäischen Festlands, zu sprechen. Er unterscheidet den reinen Kilometertarif, den Zonentarif und den Staffeltarif. Diese Ausführungen sind nicht durchweg klar. So ist es nicht eine Eigentümlichkeit des Zonentarifs, daß die Sätze über eine bestimmte Entfernung hinaus überhaupt nicht mehr wachsen, d. h. daß er auf die weiteste Entfernung ein Einheitstarif wird. Vielmehr war nur der sogenannte Kreuzerzonentarif

[1]) Vgl. meine Besprechung, Archiv für Eisenbahnwesen 1904 S. 1235 ff.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:25 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

für den Personenverkehr auf den österreichischen Bahnen, der eine solche Grenze nicht kannte, ein wirklicher reiner Zonentarif, während der ungarische Zonentarif ein Gemisch ist zwischen Zonen- und Einheitstarif. Auch die wirkliche Bedeutung der Staffeltarife, einer Unterart der Zonentarife, hat Clark nicht klar erfaßt. Die richtige Begründung der Staffeltarife mit fallender Skala ist die, daß, da die Selbstkosten der Beförderung mit der wachsenden Entfernung sich vermindern, auch die Transportpreise mit der fortschreitenden Entfernung sich ermäßigen müssen. Außerdem kommen die bekannten wirtschaftlich günstigen Folgen dieser Tarife in Betracht, auf die ich hier nicht näher einzugehen brauche. Die Ausführungen Clarks über den subjektiven und den objektiven Wert der Leistung haben mit dem Prinzip der Staffeltarife als solchem kaum etwas zu tun, und hier hat Clark Ulrich und Rank nicht verstanden. Auch seine Bemerkungen über die Verbreitung der Kilometertarife, der Zonen- und der Staffeltarife auf den europäischen Eisenbahnen sind nicht durchweg zutreffend.

In einem Schlußkapitel wird untersucht, ob sich in Amerika ein ähnlicher Entfernungstarif wie auf den europäischen Bahnen einführen lasse. Die Frage wird verneint, soweit es sich um einen gleichartigen Tarif tür das ganze Gebiet der Vereinigten Staaten handle. Einzelne Tarife nach europäischem Muster bestehen indessen auch in Amerika, z. B. der Klassentarif der Trunk-Lines. Mit besonderer Anerkennung verbreitet sich Clark über einen auf den Eisenbahnen in Wisconsin durch Vermittlung der dortigen Eisenbahnaufsichtsbehörde eingeführten Entfernungstarif, dessen weitere Ausdehnung ernstlich zu erwägen sei.

* * *

Hammond hat die sämtlichen Entscheidungen des Bundesverkehrsamts nach den Jahresberichten durchgesehen und daraus 135 wichtigere ausgewählt, die er genauer durchgearbeitet hat in der Absicht, die leitenden Gedanken herauszufinden. Nach diesen sind dann die Entscheidungen geordnet, auszugsweise abgedruckt und kritisch beleuchtet. Für die Gestaltung der Tarife kommen danach in Betracht der Wert des Gutes, die Selbstkosten der Beförderung, die Länge des Weges, die natürlichen Vorzüge gewisser Orte, der Wettbewerb in seinen verschiedenen Gestalten, die Interessen einzelner Bevölkerungskreise (also je nachdem der Produzenten oder der Konsumenten) und die Rücksicht auf angemessene Erträge des Anlagekapitals. Das ist natürlich nichts Neues, aber es ist doch lehrreich, aus diesen Zusammenstellungen zu ersehen, mit welcher Gründlichkeit und mit welchem Ernst das Bundesverkehrsamt bei seinen Entscheidungen vorgeht, wie es sich überall nur von streng sachlichen Erwägungen leiten läßt. Freilich, für die Aufstellung einer Theorie der Tarifbildung genügt dies

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:28 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

auch nicht. Die Schlußfolgerung aber glaubt der Verfasser ziehen zu dürfen, daß das Bundesverkehrsamt mehr und mehr dahin neigt, die Selbstkosten der Beförderung als die beste Grundlage für die Aufstellung der Tarife anzunehmen. Daneben kommt noch eine Reihe anderer Gesichtspunkte in Betracht, die Hammond auf den letzten Seiten seines Buches in lehrsatzartiger Form zusammenstellt.

1. Die Eisenbahnen müssen bestrebt sein, die Beförderung von Gütern und Personen mit möglichst geringem Aufwand an Kosten zu bewirken.

2. Eine Eisenbahn soll niemals einer anderen Eisenbahn lediglich des Wettbewerbs wegen Frachtgüter durch Tarifermäßigungen entziehen, die die andere billiger befördern kann.

3. Die Eisenbahnen sollen ihre Tarife nicht so aufstellen, daß dadurch die natürlichen geographischen Vorteile eines Platzes beeinträchtigt werden, natürliche Vorteile jedoch nicht im Sinne monopolistischer Privilegien.

4. Die Eisenbahntarife sollen im großen ganzen so beschaffen sein, daß durch die Erträge der Eisenbahnen die Betriebskosten gedeckt und angemessene Beträge zur Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals, zu Rücklagen, aber nicht zur Ausführung von Verbesserungen erzielt werden.

5. Jedes einzelne Gut soll, soweit es irgend möglich ist, den auf dieses fallenden Anteil an Kosten usw. selbst tragen.

6. Unter sonst gleichen Umständen sollen die Tarife mit der Länge des Beförderungsweges wachsen, aber in der Weise, daß die Einheitssätze bei größeren Entfernungen sich allmählich ermäßigen (Staffeltarif).

7. Soweit diese Regeln nicht angewendet werden können, ist auch in maßvollen Grenzen der Wettbewerb eine geeignete Grundlage für die Höhe der Tarife.

8. Ein vernünftiger Frachtsatz ist ein solcher, durch den ein vernünftiger Entgelt für die Leistung sichergestellt ist. Wenn die Herstellungskosten eines Gutes sich vermindern oder die Verkaufspreise sich erhöhen, so ist das für die Eisenbahn kein Grund, ihre Tarife zu ändern. Der Vorteil der Eisenbahn besteht in solchen Fällen darin, daß der Eisenbahnverkehr sich vergrößert.

Die Entscheidungen des Bundesverkehrsamtes zeigen, so schließt Hammond, daß die Anwendung solcher Grundsätze möglich ist. Wenn sich die Eisenbahnen allgemein entschließen sollten, ihre Tarifpolitik hiernach zu gestalten, so würde das zu ihrem Wohle und zum Wohle von Handel und Industrie in den Vereinigten Staaten ausschlagen.

* * *

Dies ist der wesentliche Inhalt der beiden Bücher. Wenn die Verfasser auch, wie das nicht anders zu erwarten war, zu neuen, praktisch brauch-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:31 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

baren Vorschlägen für die Bildung der Eisenbahntarife, sei es auch nur in den Vereinigten Staaten von Amerika, nicht gelangen, so wird durch derartige gründliche Untersuchungen doch unzweifelhaft die Tarifwissenschaft gefördert. Außerdem aber zeigen sie den Amerikanern, welche großen Schwierigkeiten mit der Festsetzung der Tarife verbunden sind, und mit welcher Vorsicht an eine jede Reform der Tarife herangegangen werden muß. Einen Gedanken vermisse ich in beiden Büchern. Die Eisenbahnen allein sind nach den Erfahrungen aller kultivierten Länder, auch der Vereinigten Staaten, nicht imstande, ihre Tarife allen wirtschaftlichen Bedürfnissen anzupassen. Dazu bedürfen sie des Beirats der wirtschaftlichen Kreise. Könnten die amerikanischen Eisenbahnen sich entschließen, wirtschaftliche Beiräte sich an die Seite zu stellen, so würden viele der jetzt immer wieder hervortretenden Schwierigkeiten sozusagen im Keime erstickt werden.

A. v. d. L.

Erläuterungen und Entscheidungen zum Deutschen Eisenbahngütertarif Teil I Abt. B. Herausgegeben von den deutschen Eisenbahnverwaltungen. Gültig vom 1. April 1912. Berlin. 1912. Julius Springer. 148 S. 4°. Preis 1,15 ℳ.

Diese Sammlung ist an die Stelle der Erläuterungen zum Deutschen Gütertarif getreten, die im Jahre 1910 von Burmeister herausgegeben und auch in dieser Zeitschrift (Jahrgang 1910, S. 781 ff.) gewürdigt worden sind. Das Bedürfnis einer Erläuterung des immer umfangreicheren und immer verwickelteren Deutschen Gütertarifs ist ein so dringendes, daß die deutschen Eisenbahnen es für erforderlich gehalten haben, diese Angelegenheit selbst in die Hand zu nehmen. Mit Rücksicht darauf, daß das Burmeistersche Buch in seiner Behandlung und Anordnung des gesamten spröden Stoffs als mustergültig angesehen werden konnte, und daß außerdem das umfangreiche Material bis zum Jahre 1910 darin bereits aufgearbeitet war, erschien es zweckmäßig, auf der hierdurch geschaffenen Grundlage weiter zu arbeiten, nachdem sich Burmeister in einem mit ihm abgeschlossenen Vertrage bereit erklärt hatte, auf die Fortführung seines Werks zu verzichten. Dieser Beschluß hatte zugleich die angenehme Folge, daß der Preis wesentlich herabgesetzt werden konnte (von 5 ℳ auf 1 ℳ 15 ₰), wodurch der Absatz vermehrt werden wird und die Herausgabe neuer Auflagen nach dem Bedürfnis des Verkehrs sichergestellt ist. Erweitert ist das Werk dadurch, daß auch die Entscheidungen des in der 100. Sitzung der ständigen Tarifkommission eingesetzten Unterausschusses aufgenommen sind. Dem in der Besprechung des Burmeisterschen Buches ausgedrückten Wunsch, durch Wahl anderer Typen die Erläuterungen vom Texte sinnfälliger zu unterscheiden, ist da-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:31 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

durch Rechnung getragen, daß die Erläuterungen jetzt mit lateinischer Schrift gedruckt sind. Auch sonst ist durch andere Anordnung der Zusätze zum Text die Übersichtlichkeit erhöht.

Die neue Sammlung wird sich für alle die Eisenbahnen, die an dem Deutschen Gütertarif Teil I beteiligt sind, als ein unentbehrliches Hilfsmittel bei der Handhabung des Tarifs erweisen und auch allen Verfrachtern die besten Dienste bei Ausfertigung der Frachtbriefe, insbesondere bei der Bezeichnung der Güter, leisten. Diese wird durch das alphabetische, ganz ausführliche Sachregister am Schluß des Werks wesentlich erleichtert. Das Werk ist aber auch wohl geeignet, das eingehende Studium der Protokolle der ständigen Tarifkommission zu fördern. Das in diesen aufgespeicherte ungemein reichhaltige, für das Verständnis unserer wirtschaftlichen Entwicklung, der Preisbildung usw. geradezu unschätzbare Material ist leider bei den zahlreichen Untersuchungen wirtschaftlicher Vorgänge, wie sie immer wieder veranstaltet werden, kaum berücksichtigt worden. Es wäre sehr erwünscht, wenn die neue Arbeit dazu anregte, diesen ungeheuren Stoff auch für die Wissenschaft mehr nutzbar zu machen. *A. v. d. L.*

---

v. **Wittek,** Ritter, Dr. Heinrich, Geh. Rat, k. k. Minister a. D. Entwicklung und Funktion der Bahnen niederer Ordnung im Verkehrswesen. Heft 8 der 1. Reihe der Schriften über Verkehrswesen, herausgegeben vom Klub österreichischer Eisenbahnbeamten. Wien 1912. Alfred Hölder. 53 S. Preis 1,20 ℳ.

Das Werk, dessen Verfasser als langjähriger Leiter des österreichischen Eisenbahnministeriums auf die Gestaltung des dortigen Lokal- und Kleinbahnwesens großen Einfluß ausgeübt hat, erörtert den Begriff und die Einteilung der Bahnen niederer Ordnung, bringt dann eine besonders wertvolle Übersicht über die geschichtliche Entwicklung der Kleinbahnen in den wichtigeren Ländern Europas, geht auf die wirtschaftliche Bedeutung der Bahnen, auf die staatlichen Maßnahmen zu ihrer Förderung und die damit erzielten Erfolge ein und schließt mit einer Erörterung der den Kleinbahnen gegenüber künftig zu beobachtenden Verkehrspolitik. Der Verfasser stellt hier fest, daß durch die staatliche Förderung des Lokal- und Kleinbahnwesens zwar überall eine erhebliche räumliche Entwicklung dieser Bahnen erreicht worden ist, daß jedoch fast überall infolge ungenügender Erträgnisse die Staatsfinanzen ungünstig beeinflußt worden sind. Man sei — jedenfalls in Österreich — bei Unterstützung wenig aussichtsvoller Lokalbahnen zu weit gegangen. Wenn er sich auch nicht die in der Resolution

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:29 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

des österreichischen Herrenhauses vom 27. Juni 1910 erhobene Forderung des Nachweises wirtschaftlicher Rentabilität völlig zu eigen macht, so befürwortet er doch eine peinliche Auswahl der aus Staatsmitteln künftig zu unterstützenden Bahnen; andererseits widerrät er dringend einer völligen Einstellung der Lokalbahnförderung aus öffentlichen Mitteln.

Die Ausführungen, in denen die deutschen Verhältnisse mit den österreichischen vielfach in Vergleich gestellt werden, können auf reges Interesse auch in Deutschland rechnen. *P.*

---

de Burlet, C., Generaldirektor der Société nationale des chemins de fer vicinaux. Die Belgischen Vizinalbahnen. Übersetzt von Ingenieur Friedrich Egger, Brüssel. Berlin. Julius Springer 1912. 51 Seiten. Preis 2 *M*.

Belgien ist das Land, das im Verhältnis zu seinem Flächeninhalt das dichteste Vollbahnnetz der Welt besitzt, wenngleich seit 1885 keine wesentliche Vergrößerung dieses Netzes mehr stattgefunden hat. Damals bereits war es offenbar bis nahe an die Grenze seiner Aufnahmefähigkeit für Vollbahnen gelangt. Die Dichtigkeit der Bevölkerung, die hochentwickelte Industrie, der lebhafte Handel erforderten jedoch die Erschließung auch der den wichtigeren Verkehrsadern ferner liegenden Gebiete durch regelmäßige und billige Verkehrsgelegenheiten. So kam es, daß Belgien schon in den 80 er Jahren in großem Maßstabe und nach einem einheitlichen Plane an den Ausbau eines Kleinbahnnetzes heranging. Jetzt ist das Kleinbahnwesen nirgends von gleicher Bedeutung für den allgemeinen Verkehr wie in Belgien. Neben den günstigen Verkehrsbedingungen ist dieser Erfolg in erster Linie der einsichtigen, den wirtschaftlichen Bedürfnissen und Kräften sich anpassenden Gesetzgebung, vor allem dem Gesetz über die Kleinbahnen vom 24. Juni 1885 zu danken, in dem für den Bau und Betrieb des Kleinbahnnetzes die Société nationale des chemins de fer vicinaux geschaffen und in ihr eine gemeinsame Beteiligung der Gemeinden, Provinzen und des Staates neben Privaten an der Finanzierung und eine durch Vertreter der öffentlichen Körperschaften und des Aktienkapitals gemeinsam ausgeübte Verwaltung vorgesehen wurde.

Seit der Gründung der Gesellschaft steht de Burlet, der Verfasser des vorliegenden Werkchens, an ihrer Spitze. Er ist deshalb wie kein anderer berufen, die Entstehung und das Wachsen der belgischen Kleinbahnen, die bei der Organisation der Nationalen Kleinbahngesellschaft maßgebend gewesenen Gesichtspunkte, die für die Volkswohlfahrt erzielten Erfolge darzustellen. Er tat dies zuerst in einem Aufsatze, der 1907 in der Revue

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:28 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

économique international erschien. Die Übersetzung von Egger beruht auf der zweiten Auflage eines Sonderdruckes dieses Aufsatzes. Die Lektüre der wertvollen Veröffentlichung kann nur empfohlen werden.

Übrigens ist eine gleiche Übersetzung bereits in der Zeitschrift für Kleinbahnen 1909, S. 309 ff., erschienen. *Peters.*

Eger, Georg, Dr., Geheimer Regierungsrat. Das Reichshaftpflichtgesetz, betreffend die Verbindlichkeit zum Schadenersatz für die bei dem Betriebe von Eisenbahnen, Bergwerken, Steinbrüchen, Gräbereien und Fabriken herbeigeführten Tötungen und Körperverletzungen. Vom 7. Juni 1871 in der Fassung des Artikels 42 des Einführungsgesetzes und unter Berücksichtigung der Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuches, der Reichsversicherungsordnung und des Kraftfahrzeuggesetzes. Erläutert mit Benutzung der Akten der Königl. preuß. Ministerien der öffentlichen Arbeiten und für Handel und Gewerbe. Siebente vermehrte Auflage. Hannover, 1912. Helwingsche Verlagsbuchhandlung.

Die neue siebente Auflage, die der sechsten nach einem Zeitraum von 6 Jahren gefolgt ist, bringt keine wesentlichen Veränderungen. Die nach dem Titelvermerk erfolgte Berücksichtigung des Kraftfahrzeuggesetzes vom 3. Mai 1909 und der Reichsversicherungsordnung vom 19. Juli 1911 besteht darin, daß an einer Stelle (S. 89 unten, 90 und 91) vom Reichshaftpflichtgesetz abweichende Bestimmungen des Kraftfahrzeuggesetzes erörtert sind und einige Male ganz kurz auf Bestimmungen der Reichsversicherungsordnung hingewiesen ist (z. B. S. 87, S. 244). Im übrigen sind, wie Stichproben ergeben haben, Rechtsprechung und Literatur bis auf die neueste Zeit im allgemeinen vollständig und mit Sorgfalt berücksichtigt.

Wenn der Umfang des Buches trotz der letzteren Vermehrung annähernd der gleiche geblieben ist wie früher — die 6. Auflage hat 628, die 7. Auflage 635 Seiten Text —, so hat das darin seine Ursache, daß die Gründe vieler Reichsgerichtsentscheidungen nicht mehr so ausführlich wie früher, sondern nur in ihren wesentlichsten Sätzen wiedergegeben sind, auch früher vorhandene Wiederholungen durch Abdruck verschiedener, inhaltlich übereinstimmender Entscheidungen mehrfach vermieden sind. Es wäre zu wünschen, daß der Verfasser in späteren Auflagen auf diesem Wege noch weiter fortschritte; der Kommentar könnte dadurch sicherlich noch erheblich mehr gekürzt und seine Übersichtlichkeit und praktische Brauchbarkeit nicht unwesentlich erhöht werden.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:33 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die vom Verfasser mehrfach verfochtenen, mit der herrschenden Meinung in der Rechtslehre und mit der Rechtsprechung des Reichsgerichts in Widerspruch stehenden Sonderansichten, auf die bei Besprechung früherer Auflagen an dieser Stelle wiederholt hingewiesen ist, sind auch in der neuen Auflage beibehalten. So z. B. steht der Verfasser wohl als einziger nach wie vor auf dem Standpunkt, daß für den Begriff der Eisenbahn im Sinne des Reichshaftpflichtgesetzes der Betrieb für den öffentlichen Verkehr wesentlich ist, so daß Eisenbahnen, die nicht selbständige für den öffentlichen Verkehr bestimmte Transportstraßen, sondern nur Nebenbestandteile des Betriebes einer Fabrik usw. sind, nicht unter das Reichshaftpflichtgesetz fallen (S. 47). Daß hiermit die Ausführungen auf Seite 60 nicht im Einklang stehen, wonach das wesentlichste Moment für den besonderen Schutz des Reichshaftpflichtgesetzes die durch den öffentlichen Betrieb der Eisenbahn drohende Betriebsgefahr, die Durchschneidung öffentlicher Wege usw. bildet, darauf ist ebenfalls schon früher, wenn auch ohne Erfolg, hingewiesen worden. (Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1900 S. 1071 ff.)

Ferner steht der Verfasser auch mit der Ansicht ziemlich vereinzelt da, daß die Eisenbahnen unter der Erde nicht unter das Reichshaftpflichtgesetz fallen. Allerdings hat er in der neuen Auflage diese Meinung nicht mehr uneingeschränkt aufrechterhalten, sondern er will jetzt das Haftpflichtgesetz auf solche unter der Oberfläche der Erde liegenden Bahnen angewendet wissen, „die nach ihren Einrichtungen und ihrem Wesen nur Teile des Oberflächenverkehrs bilden", nämlich die Untergrund- und Unterpflasterbahnen (Seite 59). Die herrschende Meinung in der Rechtslehre, vor allem auch das Reichsgericht, steht demgegenüber auf dem Standpunkt, daß für die Bestimmung des Begriffes einer Eisenbahn im Sinne des Haftpflichtgesetzes der Umstand, ob sie sich über oder unter der Erde befindet, überhaupt nicht entscheidend ist.

Weiter sei beispielsweise noch erwähnt, daß der Verfasser auch bei der Anrechnung von Staatspensionen und von gesetzlichen Witwen- und Waisengeldern auf Haftpflichtentschädigungen nach wie vor seinen von der allgemeinen Meinung in Rechtslehre und Rechtsprechung (Reichsgericht) abweichenden Standpunkt beibehalten hat und annimmt, daß eine Anrechnung nicht erfolgen dürfe (S. 368 f. und S. 472 ff.).

Das Sachregister hat eine kleine Erweiterung (um 5 Seiten) erfahren.

Der Titelvermerk „Erläutert mit Benutzung der Akten der Königl. preußischen Ministerien der öffentlichen Arbeiten und für Handel und Gewerbe" ist auch in der vorliegenden Auflage beibehalten, obgleich bereits mehrfach darauf hingewiesen worden ist, daß er für die neueren Auflagen nicht mehr zutrifft. *N.*

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:28 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Mossop, C. B., Head of the Statistic department North Eastern Railway. Railway operating Statistics. London. The Railway Gazette. 1911. 121 S. 8°. Preis 2 sh. 6 d.

Der Verfasser erläutert die Wichtigkeit einer guten, auf wissenschaftlicher Grundlage beruhenden Eisenbahnstatistik. Eine solche ist geradezu unentbehrlich, wenn man sich ein sicheres Urteil über die finanziellen und wirtschaftlichen Ergebnisse des Betriebes einer Eisenbahn bilden will. Im einzelnen wird dargelegt, welche Vorgänge statistisch gefaßt werden können und welche aufgezeichnet werden müssen. Bemerkenswert für einen englischen Eisenbahnfachmann ist, daß der Verfasser die Notwendigkeit der Aufzeichnung der Gütertonnenmeilen besonders betont und dabei denn auch hervorhebt, daß mit den Güterzugmeilen, die in England jetzt noch bei den meisten Eisenbahnen allein veröffentlicht werden, eigentlich sehr wenig anzufangen ist. Man könne, so bemerkt er, und dies Beispiel ist ja schlagend, wenn die Ermittlung der Kosten einer statistischen Einheit in Frage stehe, die Zugmeile beliebig herabdrücken, indem man eine größere Anzahl kürzerer und schlecht ausgelasteter Züge fahre. Das sei aber im höchsten Grade unwirtschaftlich.

Die einzelnen bei der Eisenbahn erforderlichen statistischen Aufzeichnungen werden erschöpfend dargelegt und durch Beispiele erläutert. Die Angaben und die Beispiele sind durchweg der Statistik der North-Eastern Bahn, eines Netzes von etwa 2735 km Länge mit 600 Bahnhöfen und über 180 Privatanschlüssen, entnommen. Am Schluß werden die bei dieser Gesellschaft für die Statistik geltenden Bestimmungen abgedruckt.

Das Buch ist in erster Linie für Unterrichtszwecke bestimmt. Dem Lehrer wird überlassen, die knappen und klaren, vielfach in Form von Lehrsätzen abgefaßten Ausführungen beim Unterricht weiter zu erläutern. Für solche Zwecke erscheint mir das Buch sehr geeignet. Eine besonders erfreuliche Erscheinung ist es, daß hier einmal ein englischer Eisenbahnfachmann mit aller Entschiedenheit für die Notwendigkeit der Bearbeitung einer brauchbaren Eisenbahnstatistik eintritt. Er befindet sich da im Gegensatz zu der Anschauung der großen Mehrzahl der englischen Eisenbahnen, die von einer ordentlichen Statistik wenig halten und sich gegen eine Verbesserung der anerkannt mangelhaften englischen Statistik immer noch sträuben. Herr W. M. Acworth in London, der seit langen Jahren, leider mit wenig Erfolg, für diese Verbesserung kämpft, begrüßt in einer mir vorliegenden Besprechung (Bulletin des internationalen Eisenbahntransports, April 1912, S. 607 ff.) den Verfasser als einen willkommenen Bundesgenossen und hofft, daß sein Buch dazu beitragen wird, die bestehenden Vorurteile zu überwinden. *A. v. d. L.*

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:28 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Riedler, A. Wissenschaftliche Automobilwertung. Berichte I. bis V. des Laboratoriums für Kraftfahrzeuge an der Kgl. Technischen Hochschule zu Berlin. Mit 105 Abbildungen. Berlin und München 1911. R. Oldenbourg. Preis 6 ℳ.

Die überaus wertvolle Veröffentlichung gibt das Ergebnis der seither im Kraftfahrzeuglaboratorium der Technischen Hochschule Berlin durchgeführten Versuche wieder. Sie ermöglicht einen Einblick in die Vorgänge bei der Kraftübertragung der Automobile, der uns seither versagt war. Bericht I. schildert das Verfahren bei der Durchführung der Versuche. Das zu prüfende Automobil wird mit seinen Hinterrädern auf zwei Lauftrommeln gestellt, die abgebremst werden, während gleichzeitig die Zugkraft ermittelt wird. Aus den so gewonnenen Daten wird ein Fahrdiagramm aufgestellt, das für verschiedene Geschwindigkeiten die Leistungen an verschiedenen Stellen der Kraftübertragung darstellt. In den Berichten II bis IV werden die Untersuchungsergebnisse eines 20—30 PS-Renaultwagens, eines 100 PS-Benzwagens und eines 75 PS-Adlerwagens nebst guten Zeichnungen dieser Fahrzeuge wiedergegeben. Im Bericht V werden einige Schlußfolgerungen von allgemeiner Bedeutung gezogen. So wird beispielsweise festgestellt: „Die Triebwerksverluste ergeben sich durch die Messung bei guten Wagen übereinstimmend als sehr gering." Die Vorteile hoher Umdrehungszahlen der Motoren bei Personenfahrzeugen werden in überzeugender Weise dargetan. Die Abhandlungen enthalten eine solche Fülle einwandfreier Feststellungen, daß zweifellos die Automobiltechnik aus ihnen großen Nutzen ziehen wird. Herrn Geheimrat Riedler gebührt für die Veröffentlichung der Dank aller Automobilinteressenten. Welche Wertschätzung seine Arbeit gefunden hat, geht beispielsweise daraus hervor, daß der Mitteleuropäische Motorwagenverein das Buch allen seinen Mitgliedern kostenlos übersandt hat. *Pflug.*

F. v. Emperger, Dr.-Ing. Handbuch für Eisenbetonbau. 2. neubearbeitete Auflage. In 12 Bänden und 1 Ergänzungsband.

Sechster Band: „Brückenbau". Bearbeitet von W. Gehler, Th. Gesteschi und O. Colberg. Mit 1695 Textabbildungen. Preis geh. 30 ℳ; geb. 33 ℳ. Berlin 1911. Wilh. Ernst und Sohn.

Siebenter Band: „Eisenbahnbau, Tunnelbau, Stadt- und Untergrundbahnen, Bergbau". Bearbeitet von Homann, J. Labes, R. Bastian, A. Nowak und B. Nast. Mit 1093 Textabb. Preis geh. 21 ℳ; geb. 24 ℳ. Berlin 1912. Wilh. Ernst und Sohn.

Der vorliegende sechste Band des bewährten Handbuchs umfaßt die

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:28 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

drei Kapitel Balkenbrücken und Überdeckungen, Bogenbrücken und Überwölbungen, Anwendungen des Eisenbetons im Eisenbrückenbau. Gegenüber der ersten Auflage haben die drei Kapitel eine fast vollständige Um- oder Neubearbeitung erfahren. Der siebente Band umfaßt die Kapitel „Eisenbalkenbrücken, Eisenbahnschwellen, Leitungen, sonstige Anwendungen des Eisenbetons im Eisenbahnwesen, Tunnelbau, Tunnellüftungsanlagen, Schutzgalerien, Stadt- und Untergrundbahnen, Bergbau". Das Kapitel „Eisenbahnbalkenbrücken" ist gegenüber der ersten Auflage neu hinzugefügt, als Anhang ist ihm beigegeben der Abschnitt „Über einige auf Grund der vorläufigen Bestimmungen der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin ausgeführte Bauten" von J. Labes, der ebenfalls durch Angabe neuerer Versuche bereichert worden ist. Auch die Kapitel „Leitungen, Tunnelbau, Stadt- und Untergrundbahnen" sind zum Teil wesentlich ergänzt und erweitert, das Kapitel „Bergbau" fast vollständig umgearbeitet worden. Eine größere Anzahl neuerer Beispiele ausgeführter Bauwerke ist aufgenommen und in guten Abbildungen, auch in den Einzelheiten dargestellt. Wertvoll sind dabei die Angaben über die Bauart, die Belastungsannahmen und Beanspruchungen der verschiedenen Baustoffe und Bauwerksteile, über die Zusammensetzung und Behandlung des Betons, die Arbeitszeiten, Bauvorgänge und Kosten nach den bei den Bauausführungen gemachten Erfahrungen.

In Fachkreisen wird das Werk als Lehrbuch, sowie als praktischer Ratgeber gern und viel benutzt werden. *K.*

Schaechterle, K. W. Dr.-Ing. Beiträge zur Theorie und Berechnung der im Eisenbetonbau üblichen elastischen Bogen, Bogenstellungen und mehrstieligen Rahmen. Mit Beispielen aus der Praxis. 117 Seiten Text in gr. 8° mit 91 Textabb. Preis geh. 6 M; geb. 6,80 ℳ. Berlin 1912. Wilh. Ernst und Sohn.

Im ersten Abschnitt des Werkes wird eine allgemeine Darstellung der Theorie des gelenklosen Bogens mit nachgiebigen Widerlagern gegeben, im zweiten Abschnitt sind die eingespannten Gewölbe behandelt, im dritten Abschnitt die gelenklosen Bogen über mehrere Öffnungen auf elastischen Stützen sowie der durchgehende Balken auf beliebig vielen, steif mit ihm verbundenen Säulen, im vierten Abschnitt der geschlossene, biegungsfeste Rahmen und zwei- und mehrstielige Steifrahmen. Die theoretischen Untersuchungen werden an geeigneten Beispielen aus der Praxis durchgeführt und eingehend erläutert. *K.*

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:28 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

R. Hoffmann und **A. Fitzinger.** Zeitschriftenschau der gesamten Eisenbetonliteratur 1911. 97 Seiten Text in gr. 8°. Preis geh. 2,60 ℳ. Berlin 1912. Wilh. Ernst und Sohn.

Das Werk bildet die Fortsetzung des bereits erschienenen Sammelwerkes „Eisenbetonliteratur bis Ende des Jahres 1910". Es gibt eine gute Übersicht über die einschlägigen Veröffentlichungen in deutschen, englischen, amerikanischen, französischen, italienischen, belgischen, holländischen und spanischen Zeitschriften. Besonders wertvoll ist die Ordnung der Aufsätze nach einzelnen Hauptabschnitten: Theorie; Versuche; der Baustoff und seine Bearbeitung; Grund- und Mauerwerksbau; Wasserbau, Wasserbehälter, Kläranlagen; Berg- und Tunnelbau sowie Nebenanlagen; Brückenbau; Eisenbahnbau; Hochbau; Besondere Ausführungen; Bauvorschriften und Unfälle.

Den Fachkreisen wird mit der Zeitschriftenschau ein praktischer Wegweiser auf dem ausgedehnten Gebiet des Eisenbetonbaues geboten.

K.

Beton-Kalender 1912. Taschenbuch für den Beton- und Eisenbetonbau sowie die verwandten Fächer. Unter Mitwirkung hervorragender Fachmänner herausgegeben von der Zeitschrift „Beton und Eisen". VII. neubearbeiteter Jahrgang mit 1142 in den Text eingedruckten Abbildungen. Berlin 1912. Wilh. Ernst und Sohn. Teil I in Leinen geb., Teil II geh. Preis 4 ℳ.

Der neue Jahrgang bringt uns den Kalender wiederum in vervollkommneter Gestalt. Mehrere Kapitel sind zeitgemäß abgeändert und ergänzt. Im I. Teil ist neubearbeitet das Kapitel „Betonmischmaschinen". Neu aufgenommen sind: „Das Gesetz über den Patentausführungszwang vom 6. Juni 1911; der preußische Runderlaß vom 8. Dezember 1910, betr. die zulässige Druckbeanspruchung von Bauteilen aus Stampfbeton; die österreichischen Ministerialbestimmungen vom 15. Juni 1911, betr. die Herstellung von Tragwerken aus Eisenbeton bei Hochbauten und bei Straßenbrücken". Im II. Teil sind neu bearbeitet die Kapitel „Mauern im Hochbau, Wehranlagen und Talsperren", neu aufgenommen ist das Kapitel „Bergbau".

K.

Generated on 2019-07-31 14:28 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Warneyers Jahrbuch der Entscheidungen[1]).

A. Zivil-, Handels- und Prozeßrecht. Unter Mitwirkung von Amtsgerichtsrat Meves, Amtsrichter Dr. Krause und Landrichter Nollner. Herausgegeben von Amtsgerichtsrat Dr. Otto Warneyer. 10. Jahrgang, enthaltend die Literatur und Rechtsprechung vom Herbst 1910 bis Anfang Oktober 1911 zu BGB., HGB., WO., ZPO., KO., GVG., FGG., ZVG., GBO. und 88 anderen Reichsgesetzen sowie 157 Landesgesetzen. Preis gbd. 10 ℳ.

B. Strafrecht und Strafprozeß. Unter Mitwirkung von Amtsrichter Braun, bearbeitet von Amtsgerichtsrat Georg Rosenmüller. 6. Jahrgang, enthaltend die Literatur und Rechtsprechung vom Herbst 1910 bis Anfang Oktober 1911 zu StGB., StPO., GewO., MStGB., MStGO. sowie 48 anderen Reichsgesetzen und 86 Landesgesetzen. Preis gebd. 6 ℳ.

Ergänzungsband. Die Rechtsprechung des Reichsgerichts auf dem Gebiete des Zivilrechts. 5. Jahrgang. Preis 10 ℳ.

Leipzig 1912. Roßbergsche Verlagsbuchhandlung Arthur Roßberg.

Das Erscheinen des 10. Jahrgangs des Bandes A hat der Herausgeber anscheinend zum Anlaß genommen, die Fertigstellung eines Gesamtregisters für alle bisher erschienenen Jahrgänge so zu beschleunigen, daß es binnen kurzem den Benutzern des Nachschlagewerks zur Verfügung stehen wird. Über den Inhalt des neuen Jahrgangs ist etwas Besonderes kaum zu bemerken. Die Leser dieser Zeitschrift finden die für den Eisenbahnbeamten hauptsächlich in Betracht kommenden Berichte über das Reichshaftpflichtgesetz, die Abschnitte 4—7 des Handelsgesetzbuchs, die Eisenbahnverkehrsordnung und das internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr auf S. 191 ff., 233 ff. und 249 ff. des Bandes A. Auf absolute Vollständigkeit ist in einem derartigen Nachschlagewerk bei der außerordentlich großen Zahl der Zeitschriften, in denen die Erkenntnisse und Abhandlungen verstreut sind, naturgemäß nicht zu rechnen. Immerhin vermißt man in der Sammlung ungern die Erwähnung mancher wichtiger Erkenntnisse, wie z. B. des Urteils des Reichsgerichts über die Frage, ob und wieweit ein Betriebsunfall als Ursache für die durch die Aufregung des Prozesses eingetretene V e r s c h l i m m e r u n g eines nervösen Leidens anzusehen ist, das durch den Unfall hervorgerufen wurde, — veröffentlicht in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, Jahrgang 1911, S. 226.

Wolff.

---

[1]) Vergl. Archiv für Eisenbahnwesen 1911 S. 1105.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:28 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

ÜBERSICHT

der

neuesten Hauptwerke über Eisenbahnwesen und aus verwandten Gebieten.

Bäseler, Dr. Rudolf. Die rechtliche Natur der Eisenbahnverkehrsordnung. Tübingen 1912.

Burok, Emil. Der Bahnmeister. Erster Band, 1. Heft, 2. Hälfte: Elektrizität von Oberbahnmeister Emil Gollmer. Halle 1911. Zweiter Band, 3. Heft: Oberbau und Bahnhofsanlagen von Dipl.-Ing. Alfred Birk, o. ö. Professor in Prag. 2. Auflage. Halle 1911.

Interstate Commerce Commission, twentyfifth annual report. December 20, 1911. Washington 1912.

Jahrbuch der deutschen Straßen- und Kleinbahnzeitung 1911. Schriftleitung Dr.-Ing. Dietrich, Betriebsleiter der städtischen Straßenbahnen, Berlin. Berlin 1911.

Kersten, C., Bauingenieur und Kgl. Oberlehrer a. D. Brücken in Eisenbeton. Teil 1: Platten- und Balkenbrücken. Dritte Auflage. Berlin 1912.

National Association of Railway Commissioners. Proceedings of the twenty-second annual convention. Washington 1911. Proceedings of the twenty-third annual convention. Washington 1911.

Die österreichischen Staatsbahnen in den Jahren 1901 bis 1910. Bearbeitet im k. k. Eisenbahnministerium. Wien 1912.

Sarrazin, Otto, Dr.-Ing., Dr. phil., Geh. Oberbaurat und vortrag. Rat im Königl. Preuß. Ministerium der öffentl. Arbeiten, Vorsitzender des Allgemeinen deutschen Sprachvereins. Verdeutschungs-Wörterbuch. Vierte vermehrte Auflage. Berlin 1912.

v. Schimpff, Dr. jur. Ernst Hellmut. Die Voraussetzungen der Haftpflicht des Kraftfahrzeughalters. Berlin und Leipzig 1912.

Schreber, Prof. Dr. K. Die Eisenbahn. — Der Verkehr. — Die Verkehrsmittel der Straße. — Naturwissenschaftlich-Technische Volksbücherei, herausgegeben von Dr. B. Schmid. Leipzig.

v. Schroeder, F., Dr. jur. et phil., Finanzassessor. Die deutschen Eisenbahngesetze. 4. Auflage. Dresden 1912.

Schwarze, Dr.-Ing. Bruno, Regierungsbaumeister. Härteuntersuchungen an Radreifenstoff nach dem Kohn-Brinellischen Kugeldruckverfahren. Braunschweig 1912.

Vorschriften für das Entwerfen der Brücken mit eisernem Überbau auf den Preußischen Staatseisenbahnen. 5. erweiterte Auflage. Berlin 1912.

Generated on 2019-07-31 14:28 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Zeitschriften.

Allgemeine Bauzeitung. Wien.

77. Jahrgang. Heft 1. Januar 1912.

Der Bau des Karawankentunnels.

The American Economic Review. Princeton, N. J.

Band 2. Nr. 1. März 1912.

Report of the Railroad securities commission.

Annalen des deutschen Reichs für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft. München und Berlin.

44. Jahrgang. Nr. 12. Dezember 1911.

Die Reform der Fahrkartensteuer und die Schnellzugzuschläge im Lichte der Eisenbahnstatistik.

Archiv für Post und Telegraphie. Berlin.

Nr. 7. April 1912.

Die Usambara-Eisenbahn.

Der Bote für die Verkehrsanstalten. (Wjestnik putei ssoobschtschenija.) St. Petersburg. (In russischer Sprache.)

1911. Heft 50. 1912. Heft 10.

(51:) Die Betriebsergebnisse der russischen Eisenbahnen im Jahre 1911. — Das Ergebnis der Prüfung der Moskau-Brester Bahn durch die Allerh. eingesetzte Kommission. — (7:) Das Betriebsergebnis der Libau-Romny Eisenbahn im Jahre 1911. — (8:) Beratung über die Abänderung der Ausfuhrtarife auf Naphtha. — 8:) Änderung in bezug auf die Durchsicht der Anträge über den Bau neuer Eisenbahnen. — Das Ergebnis der Prüfung der Moskau-Kursker, Nishegoroder und Murom-Eisenbahnen durch die Allerh. eingesetzte Kommission. — (9:) Direkter Weltrundreiseverkehr zwischen London—Moskau und St. Petersburg über Canada—Sibirien. — Die wichtigsten Transporte, die auf dem normalspurigen Eisenbahnnetze im Jahre 1911 ausgeführt sind.

Der Bote für Finanzen, Industrie und Handel. (Wjestnik finanssow, promyschlennosti i torgowli.) St. Petersburg. (In russischer Sprache.)

1911. Heft 50. 1912. Heft 12.

(51:) Die Steinkohlenindustrie Rußlands im Jahre 1910. — (3:) Entwurf zu den Bestimmungen über die Zollformalitäten bei der Einfuhr von Gütern aus dem Auslande. — (4:) Die Errichtung einer Handelsindustriellenkammer in Rußland. — (9:) Der Ausfuhrhandel Rußlands im Jahre 1911. — (10:) Die Versicherung der Eisenbahnbediensteten. — (11:) Die Reichsausgaben, für die wichtigsten Ausgaben zusammengestellt für die Jahre 1907—1912, Beilage zu dem Projekt des Reichsbudgets. — Die englische Steinkohle auf dem Weltmarkte.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:28 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Bulletin des internationalen Eisenbahn-Kongreß-Verbandes. Brüssel.

Band 26. Nr. 3. März 1912.

(u. 4:) Leicht verderbliche Lebensmittel. — Bemerkungen über die Verlaschung der Schienen. — Das neue Verfahren von H. Sabouret für das durchgehende Bremsen langer Güterzüge. — Elektrische Lokomotiven der Berner Alpenbahn-Gesellschaft. — Gegenseitige Sicherung einzelner Gleisabschnitte auf Personenbahnhöfen.

Nr 4. April 1912.

Verkehrsarme Seitenstrecken großer Eisenbahnlinien. — Die doppelten Drahtleitungen für das Stellen der Weichen und Signale auf den belgischen Staatseisenbahnen. — Denkschrift, betreffend den Abschluß eines internationalen Übereinkommens über den Personen- und Gepäckverkehr. — Der Wimperis Beschleunigungs- und Gleichgewichtsmesser. — Die Verwendung des Fernsprechers im Zugdienst auf den Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten von Nordamerika.

Les Chemins de fer d'intérêt local et les Tramways. Paris.

3. Jahrgang. Nr. 25. Vom 31. Januar 1912.

Nouvelle voiture à voyageurs des chemins de fer départementaux de l'Aube.

Nr. 26. Vom 29. Februar 1912.

Refonte projetée de la législation des chemins de fer secondaires et ses effets possibles.

Nr. 27. Vom 31. März 1912.

Le pont de la Cassagne. — Nouveau frein à main des chemins de fer de l'Est.

The Commercial and Financial Chronicle. New York.

Band 94. Nr. 2433. Vom 10. Februar 1912.

The public service of the Railroad.

Nr. 2435. Vom 24. Februar 1912.

The commerce commission and the short-haul clause.

Nr. 2436. Vom 2. März 1912.

Rail specifications and the Railroad problem.

Deutsche Bauzeitung. Berlin.

46. Jahrgang. Nr. 17 u. 26. Vom 28. Februar und 30. März 1912.

Neuer Endbahnhof der New York-Zentraleisenbahn in der City von New York.

Deutsche Eisenbahnbeamten-Zeitung. Stuttgart.

15. Jahrgang. Nr. 9 bis 17. Vom 29. Februar bis 25. April 1912.

(9 u. 10:) Der Durchgangsverkehr der sächsischen Staatsbahnen. — (9:) Altpensionäre und deren Hinterbliebene. — (11:) Die Häufigkeit der Personenzüge auf den sächsischen Staatseisenbahnen. — (12 u. 13:) Zum Verwaltungsbericht der Königl. württembergischen Verkehrsanstalten vom Jahre 1910. — (13 u. 17:) Nochmals der Durchgangsverkehr der sächsischen Staatsbahnen. — (14:) Die Tariferhöhung der

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:28 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

ungarischen Staatsbahnen. — (16:) Zur Neuregelung der Pensionen für die Witwen und Waisen sächsischer Staatsbeamten.

Deutsches Eisenbahnwesen. Berlin.

3. Jahrgang. Nr. 1 bis 4. Januar bis April 1912.

(1, 2, 4:) Elektrische Zugförderung auf den preußischen Staatseisenbahnen. — (1 u. 2:) Die deutsche Eisenbahnfrage. — (1:) Überwachung der Wirtschaftlichkeit im Güterzug- und Personenzugdienst. — Die Eisenbahnverbindungen von Berlin im Jahre 1847. — (2:) Über die Verwendung des Azetylens zur Beleuchtung von Eisenbahnfahrzeugen. — (2 u. 3:) Die gegenseitige Wagenbenutzung bei den Eisenbahnen der Welt. — (3 u. 4:) Die Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Betriebs und ihre Beziehungen zum Reinertrag und zur Tarifpolitik der Staatsbahnen. — Sicherung des Handgepäcks in den D-Zügen. — Die Kündigung der rumänisch-deutsch-österreichischen Eisenbahntransporttarife. — (4:) Die Kassenrevisionen, unter besonderer Berücksichtigung der Fahrkartenausgaben. — Verkehrsförderung durch das Zusammenarbeiten der amerikanischen Eisenbahnen mit dem Publikum.

Deutsche Straßen- und Kleinbahn-Zeitung. Berlin.

25. Jahrgang. Nr. 9 bis 14. Vom 2. März bis 6. April 1912.

(9:) Die 2-B-1 Schnellzug-Wechselstrom-Lokomotive der A. E. G. (für die Kgl. preußische Staatsbahnlinie Dessau—Bitterfeld). — Das deutsche Eisenbahnwesen im Jahre 1911. — (10:) Schlaf- und Salonwagen auf einer amerikanischen Überlandbahn. — (11:) Wechselstromlokomotiven für Güterzüge. — Neue gleislose Bahnen in England. — (14:) Die Entwicklung der elektrischen Bahnen. — Die neue Hoch- und Untergrundbahn in Hamburg.

Dinglers Polytechnisches Journal. Berlin.

93. Jahrgang. Band 327. Heft 14. Vom 6. April 1912.

Moderne Transport- und Verladeeinrichtungen für Kalisalze.

Dorns Volkswirtschaftliche Wochenschrift. Wien.

29. Jahrgang. Nr. 1475. Vom 5. April 1912.

Die Stempelfrage bei den Staatsbahnprioritäten.

The Economist. London.

Band 74. Nr. 3574. Vom 24. Februar 1912.

Canadian Railways. — Argentine Railways.

Nr. 3580. Vom 6. April 1912.

Railway development in Turkey in Asia.

Nr. 3582. Vom 20. April 1912.

The Railway situation.

L'Économiste français. Paris.

40. Jahrgang. Nr. 8 bis 16. Vom 24. Februar bis 20. April 1912.

(8:) La concurrence des divers fonds publics entre eux et la prochaine émission d'obligations des chemins de fer de l'État. — (13:) Le mouvement économique au Canada: les voies de communication; les chemins

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:28 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

de fer. — (15:) L'électrification des voies ferrées. — (16:) Les chemins de fer aux États-Unis: les recettes brutes en 1911 et au début de 1912.

Das Eisenbahnblatt. (Järnbanebladet.) Stockholm.
Jahrgang 1912. Nr. 3 bis 5.
(3:) Sverige. Öfverrevisionen vid statens järnvägar och dess verksamhet för år 1910. — Danmark. De danske Statsbaners Driftsberetning for 1910—11. — Sverige. Ångfärjetrafiken mellan Trälleborg och Saßnitzhafen under åren 1911, 1910. — Uppgift å Sveriges järnvägar den 1. jannari 1912. — „Aga" blinkljuset demonstreradt för lokomotivmän. — (5:) Sverige. Järnvägsärenden vid 1912 års riksdag. — Några siffror rörande svenska statsjärnvägarna under 1911. — Definitiv plan för delen Ulriksfors-Hoting af statsbanan Ulriksfors-Volgsjön.

Eisenbahn- und verkehrsrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen. Breslau.
Band 28. Heft 3. 1912.
Reichszuwachssteuergesetz und Eisenbahn. — Der Artikel 41 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr im Lichte der französischen Rechtsprechung. — Die Verkehrsanstalten im Vorentwurf zu einem deutschen Strafgesetzbuch.

Das Eisenbahnwesen (Sheljesnodoroshnoje djelo). St. Petersburg. (In russischer Sprache.)
1911 Heft 42 bis **1912 Heft 9.**
(42 u. 43:) Die neuesten Systeme elektrischer Zentralanlagen und die Blockierung von Eisenbahnstationen. — Zur Frage der Herstellung besserer Schienen. — (44:) Bericht über die Voruntersuchungen der Schwarzmeer-Bahn. — (46 u. 47:) Berechnung der Fahrzeiten. — (48:) Technische Eisenbahnschulen und Eisenbahnhandwerkskurse. — Beschreibung des Mechanismus zur Dampfverteilung nach dem System M. J. Ssaweljew. — Der Hausschwamm auf der Nikolaibahn und der Kampf mit ihm. — (1, 2, 7 u. 8:) Eine ununterbrochene Pramverbindung zum Anschluß an die Eisenbahn. — (1 u. 2:) Die Nowosybkoer Zufuhrbahn mit dem Übersetzen der Wagen auf einem Pram über die Desna. — Zur Frage über die Änderung der Normen bei der Berechnung der zu bremsenden Zugkraft bei Übergang der Ladefähigkeit der Güterwagen von 750 auf 900 Pud. — (3 u. 5:) Ein Apparat für Draisinen zur automatischen Kontrolle des Schienengleises. — (4:) Über die Einführung von Steinschlagbettung auf den russischen Eisenbahnen. — (7 u. 8:) Der Personenverkehr im Vorortsverkehr von St. Petersburg-Pawlowsk während der Jubiläumsausstellung in Zarskoje-Sselo. — (9:) Bauten aus hohlen Betonsteinen.

Elektrische Kraftbetriebe und Bahnen. Berlin-München.
10. Jahrgang. Heft 5. Vom 14. Februar 1912.
Tariffragen und Verstadtlichungen von Straßenbahnen. — Neuere Erfahrungen mit Eisenbetonschwellen.
Heft 7. Vom 4. März 1912.
Rundschau über die Elektrifizierung von Vollbahnen.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:28 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Heft 9. Vom 24. März 1912.
Neuere amerikanische Wechselstrom-Vollbahnen. — Ein Triebwagen für Personen- und Stückgüterbeförderung.

Heft 10. Vom 4. April 1912.
Denkschrift, betr. Einrichtung elektrischer Zugförderung auf den Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen. — Bericht der Kgl. Eisenbahndirektion in Halle (Saale) über das erste Jahr des Betriebes der elektrischen Zugförderung Dessau—Bitterfeld.

Heft 11. Vom 14. April 1912.
Anlaufverhältnisse der Einphasen-Kommutatormotoren mit Reihenschlußcharakteristik (Bahnmotoren). — Neuere amerikanische Wechselstrom-Vollbahnen.

Elektrotechnische Zeitschrift. Berlin.

33. Jahrgang. Heft 10. Vom 7. März 1912.
Über neue Wechselstromlokomotiven der Maschinenfabrik Oerlikon.

Heft 14. Vom 4. April 1912.
Zugbeleuchtung bei elektrischen Bahnen mit hochgespanntem Gleichstrom.

Heft 15. Vom 11. April 1912.
Das erste Jahr des Betriebes der elektrischen Zugförderung Dessau—Bitterfeld.

Heft 16. Vom 18. April 1912.
Die Einrichtung elektrischer Zugförderung auf den Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen.

Heft 17. Vom 25. April 1912.
Die Mittenwaldbahn.

Engineering. London.

Band 93. Nr. 2408 bis 2415. Vom 23. Februar bis 12. April 1912.
(2408, 2410, 2412:) The London, Brighton, and South Coast Railway electrification. — (2408:) The Railway situation. — (2409:) Reinforced-concrete bridge (Kahn system) over the Cheshire lines Railway at Farnworth. — Development of transport in Paris. — (2413:) Corridor trains; London, Tilbury, and Southend Railway. — (2414:) Standard (4-4-0 type) locomotive; Eastern Bengal State Railway. — The Australian Railway gauge problem. — (2415:) Locomotive for the Caledonian Railway fitted for burning oil fuel. — The State Railways of France.

Engineering News. New York.

Band 67. Nr. 8 bis 15. Vom 22. Februar bis 11. April 1912.
(8:) The new Manhattan station of the Brooklyn bridge. — Switch indicators at double-slip switches. — New Ohio river bridge. — The Celilo bridge: Oregon Trunk Ry. — (9:) Subway equipment improvements. — (10:) The new South Brooklyn freight terminal, New York harbor. — A new design of locomotive firebox. — (11:) A new electric-locomotive design. — The life of steel rails. — (13:) Annual convention

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:28 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

of the American Railway engineering association. — New balanced-compound passenger locomotives. — (14:) Abstracts of reports of the American Railway Engineering Association. — The timber supply and the Railways. — (15:) A typical design for division engine terminals. — Surveys for a submarine rapid transit tunnel.

Le Génie Civil. Paris.

Band 60. Nr. 16. Vom 17. Februar 1912.
Locomotive électrique à redresseur-régulateur alternatif-continu de M. M. Auvert et Ferrand.

Nr. 18. Vom 2. März 1912.
Nouveaux freins à main, système Mestre, des Chemins de fer de l'Est.

Nr. 19 und 20. Vom 9. und 16. März 1912.
Les avaries des plaques tubulaires dans les chaudières de locomotives.

Nr. 24. Vom 13. April 1912.
Locomotive d'express, à trois essieux couplés et à surchauffeur, de la Société de Sormowo (Russie).

Génie Civil Ottoman. Constantinopel.

2. Jahrgang. Nr. 5. Januar 1912.
Le projet Lenz & Co. — (bis 7:) Du Bosphore au Golfe Persique. — Aperçu sur la ligne du Hedjaz.

Nr. 6 und 7. Februar und März 1912.
Le défilé du Bulgar-Dagh (Taurus) du Bagdad-Bahn.

Giornale del Genio Civile. Rom.

49. Jahrgang. Dezember 1911.
Le ferrovie dello Stato nel 1910—1911. — La trazione elettrica al Cenisio.

Glasers Annalen für Gewerbe und Bauwesen. Berlin.

Band 70. Heft 5. Vom 1. März 1912.
Signalanlagen auf englischen und französischen Bahnhöfen.

Heft 6. Vom 15. März 1912.
Funkenflugschaden der Dampflokomotiven. — Der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen in Geschichte und Gegenwart. — Die Entwicklung des Lokomotivparkes bei den Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen.

Heft 7. Vom 1. April 1912.
Gasbeförderung für Eisenbahnzwecke. — Die Schwellentränkanstalt Zernsdorf. — Werkstattkosten und -Hilfskräfte für die Ausbesserung der Lokomotiven und Wagen bei einer amerikanischen Eisenbahnverwaltung. — (u. 8:) Die neue Güterwagenwerkstätte in Recklinghausen.

Heft 8. Vom 15. April 1912.
Über Entstehung, Wesen, Bedeutung und Nutzbarmachung der Osnabrücker Gleissammlung. — Die Versorgung der Berliner Bahnhöfe mit Ölgas. — Metallographie und deren Anwendung im Eisenbahnwesen.

Generated on 2019-07-31 14:28 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

L'Industrie des Tramways et Chemins de fer. Paris.

6. Jahrgang. Nr. 1. Januar 1912.

La durée comparée des sabots de frein et des bandages. — Usure des rails, relevé expérimentaux démontrant qu'elle n'est pas proportionnelle au tonnage.

Industrie und Handel. (Promyschlennost i torgowljä.) Organ der Vereinigung der Vertreter von Industrie und Handel. St. Petersburg. (In russischer Sprache.)

1912. Heft 1—6.

(1:) Das Prinzip der Meistbegünstigung in russischen Handelstraktaten. — (3:) Der Bedarf an Heizmaterial in Rußland. — (4:) Die russische Industrie begrüßt das Prinzip der Meistbegünstigung. — Ungesetzliche Erhebungen (Transkaukasusbahn für das Legen von Naphthaleitungen auf ihrem Grund und Boden). — (5:) Der englische Ausstand und unsere Interessen. — (6:) Der Ausfuhrhandel Chinas und der Import aus Rußland.

L'Ingegneria ferroviaria. Rom.

9. Jahrgang. Nr. 5. Vom 15. März 1912.

La ferrovia Eritrea-Massaua-Asmara-Agordat. — Note sui vari sistemi d' illuminazione delle carrozze ferroviarie. — Note sulla elettrificazione delle ferrovie a vapore.

Nr. 6. Vom 31. März 1912.

La ferrovia elettrica a corrente monofase ad alta tensione Roma-Frosinone-Diramazione. — Per paragonare i vari sistemi di trazione elettrica.

Journal des Ministeriums der Verkehrsanstalten. (Shurnal ministerstwa putei ssoobschtschenija.) St. Petersburg. (In russischer Sprache.)

1911. Heft 9 bis 1912 Heft 2.

(9:) Lücken in der Verwaltung der Eisenbahnen. — (9 u. 10:) Auswahl des Systems und der Zusammenstellung des Entwurfes von Brücken mit kleinen Öffnungen. — (9:) Über möglichste Einschränkung nicht fristgemäßer Beförderung von Gütern auf der Eisenbahn infolge von Beschädigung des rollenden Inventars und im Zusammenhange hiermit von Fehlen und Beschädigung der Güter, aus Anlaß der notwendig gewordenen Umladung. — (1:) Die Personenwagen der schweizerischen, österreichischen und preußischen Eisenbahnen. — (1 u. 2:) Typen von mit Steinen umschütteten Brückenpfeilern auf der Linie Odessa—Bachmatsch der Moskau-Kiew-Woronesh-Eisenbahn. — (1:) Schwellen-Tränkungsanstalt der Nordbahn.

Journal of the Western Society of Engineers. Chicago.

Band 16. Nr. 10. Dezember 1911.

The new passenger terminal C. and N. W. Ry. -- Signaling and interlocking.

Band 17. Nr. 1. Januar 1912.

The relation of Railroads as common carriers to the state and federal governments.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:29 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die Lokomotive. Wien.

9. Jahrgang. Heft 3. März 1912.

Speisewasserreiniger an Lokomotiven, System der kgl. ung. Staatseisenbahnen. — Einiges über Rauchgasanalysen und deren Verwertung an Lokomotiven. — 2 C-Heißdampf-Vierzylinder-Verbund-Schnellzuglokomotive, Gattung S 10 der kgl. preußischen Staatsbahnen. — Notizen über einige Stephensonsche Bauarten von Lokomotivrädern und Details der Zylinderrahmen und Rauchkastenverbindung usw. — 2 B- und 2 C-Außenzylinder-Zwillings-Schnellzugslokomotiven der englischen Westbahn.

Heft 4. April 1912.

Gedanken über die Zukunft des Lokomotivbaues. — D 1-Heißdampf-Zwillings-Tenderlokomotive für 76 cm Spurweite mit Rauchröhrenüberhitzer Patent Schmidt. — Amerikanische 1 B 1-Lokomotiven der Columbiatype. — 2 C gek. Heißdampf-Personenzuglokomotive, Litt. B., der kgl. schwedischen Staatsbahnen, mit Rauchröhrenüberhitzer Patent Schmidt.

Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens in technischer Beziehung. Wiesbaden.

Band 49. Heft 5. Vom 1. März 1912.

Wagenreinigungs- und Entseuchungsanstalten. — Erfahrungen beim Verlegen von Zahnstangenoberbau. — Schienenversteifung und Übergangslaschen an den Stößen auf der Drehbrücke über den Oberhafen in Hamburg. — Aufgleiser für entgleiste Eisenbahnfahrzeuge von Podolsky und Strauß. — Über Verschwenkungen gleichlaufender Gleise.

Heft 6. Vom 15. März 1912.

Sicherung der Fahrstraße eines Bahnhofs durch Wechselschlösser und Signalfernverschlüsse. — Lokomotiv-Dampframme für den Eisenbahnunterbau. — Lochungen des Steges der Eisenbahnschienen. — Allgemein verwendbarer Selbstentlader.

Heft 7. Vom 1. April 1912.

Umbau der Bahnhöfe Leipzig. Sächsischer Teil. Hauptbahnhof Leipzig. — Meßwagen der Pennsylvaniabahn. — Formänderungen am schwebenden Schienenstoße. — (u. 8:) Die Abhängigkeit des Kohlenverbrauchs der Lokomotiven von der Zylinderleistung.

Heft 8. Vom 15. April 1912.

Die vermessungstechnischen Grundlagen der Eisenbahnvorarbeiten in Deutschland und Österreich. — Fahrbare Holzschwellen-Stapel- und Verlademaschinen. — Selbsttätiger Druckausgleich bei Lokomotivzylindern.

Österreichische Eisenbahn-Zeitung. Wien.

35. Jahrgang. Nr. 10 bis 15. Vom 4. März bis 8. April 1912.

(10 bis 12:) Verwaltungsreformen im Bereiche der deutschen Staatseisenbahnen. — (10 bis 15:) Die Verkehrsentwicklung Südamerikas. — (13 u. 15:) Die Eisenbahnen Brasiliens. — (14:) Beiträge zur Reorganisation der österreichischen Staatsbahnen.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:34 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Österreichisch-ungarisches Eisenbahnblatt. Wien.

17. Jahrgang. Nr. 10 bis 16. Vom 7. März bis 18. April 1912.

(10, 11, 12:) Die diesjährigen baulichen Herstellungen der Staatseisenbahnverwaltung. — (11:) Kündigung der rumänisch-deutschen-österreichischen Eisenbahntransporttarife. — (15:) Staatsminister v. Breitenbach über die Güterwagengestellung und den Wagenmangel in Preußen. — Die Erhöhung der Personentarife auf den ungarischen Staatsbahnen. — Die österreichischen Eisenbahnen im Jahre 1910. — (16:) Neuregelung der Auslandsverkehre Ungarns mit Deutschland. — Die österreichischen Staatsbahnen in den Jahren 1901 bis 1910.

Railway Age Gazette. New York.

Band 52. Nr. 7. Vom 16. Februar 1912.

The protection of minority stockholders. — Track scale on the Baltimore and Ohio. — Extending the authority of the station agent on the Frisco. — The broken Lehigh Valley rail. — Efficiency committees on the Chicago and North Western. — Gold hill relocation of Panama Railroad. — Creosote specifications and analysis. — Arrangements for piling ties. — Winter maintenance difficulties on Northern Railways. — Prize systems in track work. — Water proofing concrete structures on C. B. and Q. track elevation. — Winter work on terminals. — (u. 9, 11:) The Railway labor situation.

Nr. 8. Vom 23. Februar 1912.

Reports about Railway „grafting". — Electric welding. — Railway regulation. — Pennsylvania ore unloading dock at Cleveland. — President Milton H. Smith on industrial Railways and unfair discrimination. — Tests in smoke abatement on Santa Fé switching locomotives.

Nr. 9. Vom 1. März 1912.

Steel wheels. — The question of the improvement of rail design and specifications. — Experimental Mallet locomotive for the Pennsylvania. — The danger of shortage of Railway facilities. — Construction of the Milwaukee, Sparta and Northwestern. — Intermittent acetylene lights on signals. — Northern Pacific train rules.

Nr. 10. Vom 8. März 1912.

The preservation of car lumber. — Effect of two-cent fares on passenger traffic and earnings. — Practical efficiency engineering. — New signals on the Pennsylvania. — Preliminary investigation of new Railway projects. — Tresspassers killed on Railways — who are they?

Nr. 11. Vom 15. März 1912.

Electrification of main line Railways. — Car shop apprentices. — Mr. Acworth on Railways and internal waterways. — Steel parlor cars for the Long Island. — The employees' compensation bill. — Automobile car for the Chicago, Milwaukee and St. Paul. — Statistics of express companies. — Recent developments in the Hine system of organization. — Oil burning locomotives. — Evolution in track and signal maintenance on the Union Pacific. — Plan of organization for

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:29 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

a Railway track labor department. — Operation of motor cars in cold weather. — Shims.

Nr. 12. Vom 22. März 1912.

Electrification of steam roads. — Tests of brake shoes. — High speed and accidents. — Rural trolleys as steam Railway subsidiaries. — All-steel box cars. — The construction of the Oregon Trunk and the Des Chutes Railways in Central Oregon. — Variations in locomotive tractive effort with speed. — Hot water boiler washing and filling system. — The everlasting blow-off valve.

Nr. 13. Vom 29. März 1912.

State interference with interstate commission. — Construction of the Bingham and Garfield. — Santa Fé dynamometer car. — Fast run on the Reading. — Bridge construction on the Oregon trunk Railway. — Workings of the Erdman act. — Control of supplies by the supply department.

Nr. 14. Vom 5. April 1912.

Rail breakage and wheel loads. — The demand for accurate car weights. — Union station and grade separation in Joliet, Ill. — Mallet results in road service. — Effect of wage advances on employees' compensation. — The future of Railway regulation.

Nr. 15. Vom 12. April 1912.

Government operation of the Panama Railroad. — The press, the public and the Railroads. — Defective box cars and damaged freight. — An interesting rate decision by the Canadian Railway commission. — Twin City-Twin ports line of the Soo. — Safety meeting at Cumberland. — Opportunities for economy on Railways. — Triplex compound locomotive. — Memphis union station.

The Railway Engineer. London.

Band 33. Nr. 386. März 1912.

„Top-feed", Great Western Railway. — The A. B. C. automatic buffer coupler. — Grierson's rail gauge. — (u. 387:) 4-6-0 express passenger engine No. 1500, Great Eastern Railway. — 30-ton platform trolley with bolsters; London and North-Western Railway. — (u. 387:) Simple bridges in re-inforced concrete. — Petrol-driven inspection car; North Eastern Railway. — (u. 387:) Modern methods of steam production. — Electrification of Railways.

Nr. 387. April 1912.

Improvements in signal wire joints. — The Aga flash light for Railway signals. — Fog-signaling and train control; continental practice. — Kitchens and pantries of dining cars. — The manufacture of points and crossings.

Railway Gazette. London.

Band 16. Nr. 8. Vom 23. Februar 1912.

(u. 9, 10, 11:) Manual of Railway statistics. — The annual report of the block signal and train control board, U. S. A. — West African Railways. — Special saloon for the Sudan Government Railway. — Railway carriage cleaning by the vacuum process.

Generated on 2019-07-31 14:29 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Nr. 9. Vom 1. März 1912.

Railways in Greece. — An experimental 4-6-2 type locomotive. Earnings in the British Railway service.

Nr. 10. Vom 8. März 1912.

New superheater goods engines, Midland Railway. — An Indian Railway clearing house. — Flashing lights for Railway signals. Waterproofing concrete structures. — The Railway companies and the coal strike. — Iron buildings for colonial and foreign Railways

Nr. 11. Vom 15. März 1912.

The improvement of rail design and specifications. — Steel passenger cars in collision. — (u. 16:) The Railways of Greece.

Nr. 12. Vom 22. März 1912.

Some British Railway operating statistics. — The national strike of drivers and firemen in Argentina, 1912. — The effect of floods on Railway works in South India. — New tank locomotives, Great Northern Railway of Ireland.

Nr. 13. Vom 29. März 1912.

Railway signal engineering. — New rolling stock for the Great Southern and Western Railway.

Nr. 14. Vom 5. April 1912.

Earnings and hours in the British Railway service. — Oil burning locomotives. — Electric v. steam locomotives on the New Haven. — Early days of the London and North Western Railway.

Nr. 15. Vom 12. April 1912.

Still more regulation of Railways. — Oil engines or steam locomotives. — Electrical coal belts at Parkeston, Great Eastern Railway. — Consolidation locomotive, Leopoldina Railway. — Petrol-electric car for suburban traffic, Great Central Railway. — An adjustable reamer. — 5000 kw Curtis turbo alternator.

Nr. 16. Vom 19. April 1912.

The accident and the penalty. — The Madeira-Mamore Railway. — Duplex boring and turning mill.

The Railway News. London.

Band 97. Nr. 2512 bis 2518. Vom 24. Februar bis 6. April 1912.

(2512:) Home Railway results for the complete year 1911. — New 50-ton well wagons and 50-ton flat wagons; Great Central Railway. — Dovers new marine station: to be opened in 1913. — (2512 u. 2513:) Earnings and hours of labour of Railway men. — (2512, 2513, 2514, 2517, 2518:) Railways in Egypt. — (2513:) Railway companies and the coal strike. — West African government Railways. — (2514:) The coal strike and the Railways. — Railway bills for the current session. — Traffic statistics and passenger train working. — The Brighton Railway: extension of electric services. — (2514, 2516:) Immingham docks. — Flashlight Railway signals. — (2515:) The Metropolitan Railway company's Liverpool street arcade. — Complete working results for

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:29 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

the kingdom in 1911. — (2516:) Railway companies and the coal strike. — The latest Railway trade union „programme". The Diesel oil engine. — (2517, 2518:) Railway companies and the coal strike. — (2517:) The dangers of „national programmes". — Great Eastern Railway developments. — Great Central Railway's petrol electric car. — The smoke problem in the United States of Amerika. — (2518:) The valuation and rating of Railways. — The advantages of quick transit. — Railway signalling. — Oil fuel on the Caledonian Railway.

Railway World. Philadelphia-New York.

Band 56. Nr. 7 bis 15. Vom 16. Februar bis 12. April 1912.

(7:) Effect of „scientific management" upon Railway labor. — Termina brake testing. — Interesting locomotive boiler efficiency tests. — Railway developments in Europe. — (9:) The employe and the public. — Orders for passenger equipment in 1911. — Cross ties purchased during 1910. — (10:) The development of greater safety in shop operations. — Single phase lines as branch roads to steam Railways. — Character of Railway train lighting. — (11:) Revenues and expenses of steam roads for december and the calendar year. — The relation of the technical college to the Railroad. — The report of the committee on rails of the American Railway Engineering Association. — Eastern developments in wood preservation, with special reference to the Pennsylvania Railroad plants. — (12:) The employers' liability decision. — Publicity and co-operation. — Influence of rolling temperature on the properties of Bessemer rails. — (14:) Commissioner Prouty on the power of the courts over Railway rates. — Text of Railway physical valuation bill. — Insuring greater safety in the transportation of explosives. — Safety operations on the Pennsylvania. — Motor car operations on tranch lines. — (15:) The interdependance of the carrier and the shipper. — The attitude of the Pennsylvania Railroad towards the engineers' demands. — Settlement of Railway labor disputes in United States, Canada and Great Britain. — Freight rates under government ownership. — Santa Fé type locomotives for the Chicago, Burlington and Quincy.

Revue générale des chemins de fer et des tramways. Paris.

35. Jahrgang. 1. Halbjahr. Nr. 3. März 1912.

Note sur les voitures de banlieue et les wagons à bagages à guérite intérieure centrale de la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée. — La question de l'annonce des trains aux passages à niveau.

Nr. 4. April 1912.

Quelques réflexions à propos de l'attelage automatique. — Note sur la traction électrique de la ligne de Villefranche-Vernet-les-Bains à Bourg-Madame.

Rivista delle Communicazioni. Rom.

5. Jahrgang. Heft 2. Februar 1912.

Lo sciopero nero e l'industria dei trasporti. — Le vie di comunicazione nel Brasile.

Generated on 2019-07-31 14:29 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Heft 3. März 1912.
I trasporti militari moderni.

Rivista tecnica delle Ferrovie Italiane. Rom.
1. Jahrgang. Band 1. Nr. 3. Vom 15. März 1912.
La costruzione della linea in aderenza mista Saline—Volterra. — Cenni sugli impianti per la visita ed il ricambio delle sale delle locomotive nei depositi delle ferrovie dello Stato. — Effetti del fumo delle locomotive a vapore sulle linee a trazione elettrica. — Il completamento del sovrapassagio ed i lavori di rafforzamento al ponte sul Po presso Mezzanacorti.

Nr. 4. Vom 15. April 1912.
Funevie Savona—San Guiseppe. — Impianti pel servicio d'aqua nelle nuove officine riparazione locomotive e tender nella stazione di Rimini. — L'articolo 13 della legge 9 Luglio 1905 n. 413 sulla concessione di ferrovie all industria privata e la sua interpretazione. — Fondazione della seconda pila del ponte sul Po nel tronco Revere — Ostiglia. — Il contrassegno del pericolo.

Rundschau für Technik und Wirtschaft. Wien-Prag-Berlin.
5. Jahrgang. Nr. 4. Vom 19. Februar 1912.
Die erste fünfgekuppelte Tender-Güterzugslokomotive in Österreich.

Schweizerische Bauzeitung. Zürich.
Band 59. Nr. 8, 11, 12 und 13. Vom 24. Februar, 16., 23. und 30. März 1912.
Die Berninabahn.

Nr. 10, 11. Vom 9. u. 16. März 1912.
Der Kraftbedarf der Gotthardbahn mit Rücksicht auf die Neuanlagen für deren elektrischen Betrieb.

Nr. 12, 13. Vom 16. u. 30. März 1912.
Der Durchschlagsvorgang bei den Eisenbahnsammelbremsen mit Übertragung durch Luft.

Nr. 15 u. 16. Vom 13. u. 20. April 1912.
Über die Abrostungserscheinungen am eisernen Oberbau im Simplontunnel.

Nr. 15. Vom 13. April 1912.
Die Linie Münster—(Grenchen—)Lengnau der Berner Alpenbahn. — Die Schweizerische Ostalpenbahn.

Nr. 16. Vom 20. April 1912.
Die neuen Linien der Rhätischen Bahn Ilanz—Disentis und Bevers—Schuls.

Schweizerische elektrotechnische Zeitschrift. Zürich.
9. Jahrgang. Heft 9 bis 16. Vom 2. März bis 20. April 1912.
(9 bis 11:) Die Berninabahn und das Robbiawerk. — (11 bis 16:) Die Luftdruckbremsen für Straßenbahnen.

Technik und Wirtschaft. Berlin.
5. Jahrgang. Heft 3. März 1912.
Der Wagenmangel. — Japans Eisenbahnwesen.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:29 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Technisches Wochenblatt (Teknisk Ugeblad). Kristiania.

1912. Nr. 8 bis 16. Vom 23. Februar bis 19. April 1912.

(8:) Om Eiendomsretten til Opfindelser, som gjöres av Opfindere i andres Tjeneste. — (9:) Vore Stationsbygninger. — (10 u. 11:) Den nye Administrationsordning ved Statsbanerne. — (11:) Nyere Dampkjeltyper. — Elektrisk opvarmede Dampkjeler. — (12:) Nye bensol-elekrisket Lokomotiver for de preussiske Statsbaner. — (13:) Havneplanen for Trondhjem. — (14:) Den förste amerikanske Likeströmsbane for 1500 Volt Spanding. — Elektrisk normalbanedrift i Tyskland. — (15:) Anvendelse av Jernbeton til Bygverker i Jernbanevasenet. — Jernbanevogner av Staal.

Verkehrstechnische Woche und eisenbahntechnische Zeitschrift. Berlin.

6. Jahrgang. Nr. 21 bis 29. Vom 24. Februar bis 20. April 1912.

(21:) Sonderlokomotiven für Hütten- und Stahlwerke. — Werkzeugmaschinen für Eisenbahnwerkstätten. — Stückpreis- oder Stückzeitberechnung. — (23:) Beitrag zur Berechnung der bei den Betriebswerkstätten und Lokomotivstationen erforderlichen Betriebsarbeiter. — (24:) Vorschläge zur Verbesserung der D-Zugwagen III. Klasse. — Das Verkehrswesen auf der Hygieneausstellung in Dresden. — Beziehungen zwischen Fahrzeug und Bahn. — Einiges von den Eisenbahnen Neuseelands. — (27:) Das Verkehrswesen auf der internationalen Industrie- und Gewerbeausstellung in Turin 1911. — (28:) Ausmündung für Lokomotivschornsteine. — Der Übergang zum Staatsbahnsystem in Preußen. — (29:) Der Umbau des Hauptbahnhofes Dortmund. — Der Kohlenverkehr an der Ruhr und in Oberschlesien während der Zeit vom 1. Januar bis 31. März 1912.

Verwaltung und Statistik. Berlin.

2. Jahrgang. Heft 2. Februar 1912.

Die Entwicklung des preußischen Staatseisenbahnnetzes seit dem Jahre 1870.

Weltverkehr und -wirtschaft. Berlin.

Jahrgang 1911/12. Nr. 12. März 1912.

Kaukasien, seine Eisenbahnen und die Eisenbahnpläne Rußlands in Persien. — Die Eisenbahnen von Guatemala und Salvador. — Argentiniens Eisenbahnsystem und Eisenbahnpolitik.

Jahrgang 1912/13. Nr. 1. April 1912.

Die jüngste Entwicklung der wirtschaftlichen Ergebnisse unserer Schutzgebietsbahnen. — Bulgarische Eisenbahnen und Eisenbahnprojekte.

The Yale Review. New Haven, Conn.

Band 1. Nr. 3. April 1912.

The Hudson Bay route.

Zeitschrift des österreichischen Ingenieur- und Architektenvereins. Wien.

64. Jahrgang. Nr. 8 u. 9. Vom 23. Februar und 1. März 1912.

Neue elektrische Bahnen der Schweiz.

Generated on 2019-07-31 14:29 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Nr. 13. Vom 29. März 1912.
Die Sicherungsanlagen auf der Mariazeller Bahn.

Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure. Berlin.

Band 56. Nr. 9. Vom 2. März 1912.
Die Berechnung der Hauptabmessungen von Druckluftlokomotiven.

Nr. 11. Vom 16. März 1912.
Ein neuer Wagenkipper, ausgeführt von der deutschen Maschinenfabrik A.-G. in Duisburg.

Nr. 13. Vom 30. März 1912.
1 C 1-Schnellzuglokomotive, gebaut von der Lokomotivfabrik der A.-G. Sormowo bei Nischny-Nowgorod. — Über das Verdampfungsgesetz und das Gesetz der Wärmeübertragung des Lokomotivkessels.

Nr. 14. Vom 6. April 1912.
Der Bau eiserner Personenwagen auf den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika.

Zeitschrift für Binnenschiffahrt. Berlin.

19. Jahrgang. Heft 6. Vom 15. März 1912.
Zur Frage der Einführung von ermäßigten Eisenbahntarifen für die Beförderung von Erzen und sonstigen Schmelzmaterialien im Verkehre von den Ostseestationen nach dem oberschlesischen Hüttenrevier. — Eisenbahnwagenkipper mit Fahr- und Drehwerk.

Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport. Bern.

20. Jahrgang. Nr. 4. April 1912.
Internationale Transporte mit vorschriftswidrigen Frachtbriefen.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Berlin.

52. Jahrgang. Nr. 16 bis 30. Vom 28. Februar bis 20. April 1912.
(16:) Staatliche Überlandzentralen. — Betriebsergebnisse der preußisch-hessischen Staatsbahnen im Rechnungsjahr 1910. — Fahrpreisanzeiger. — Die neue Zeitschrift „Deutsche Beamten-Rundschau". — (17 u. 18:) Ablaufneigungen der Verschiebebahnhöfe. — (17:) Verschieben oder Umladen. — (18:) Die Betriebsergebnisse der Eisenbahnen des Ottomanischen Reiches im Jahre 1910. — Einige Mitteilungen über den Umbau und Neubau von Eisenbahnen in Rußland und über die auf diesen Bahnen für den zeitweiligen Personenverkehr festgesetzten Fahrpreise. — (19:) Schienenübergänge. — Mechanische Einrichtung zum Bündeln und Schraffieren der Fahrkarten und zum Einprägen des Trockenstempels. — Statistik der Eisenbahnen Deutschlands für 1910. — Allgemeines über Versuche mit Dampflokomotiven. — (20:) Winke für die Handhabung der Hemmschuhe und Bedienung der Gleisbremsen auf Verschiebebahnhöfen. — Bauvorschlag der badischen Staatsbahnen für 1912 und 1913. — Die französischen Eisenbahnen in China. — (21:) Die wichtigeren Neuerungen im Fahrplan der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen vom 1. Mai 1912. — Die Reichseisenbahnen im Rechnungsjahre 1910. — Heißdampf-Pacific-Schnellzug-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:29 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

lokomotiye der ungarischen Staatsbahnen. — (22 u. 23:) Die Fahrpreise der Stadtschnellbahnen in den europäischen und amerikanischen Großstädten. — Deutschlands Eisenbahn- und Reiseverbindungen mit den nordischen Ländereien. — Örtliche Ausgleichsstellen. — (23:) Personenverkehrsausschuß des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen. — Rücktritt des Sektionschefs Freiherrn v. Röll. — (24:) Der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten und die deutsche Eisenbahngemeinschaft. — Erläuterungen und Entscheidungen zum deutschen Eisenbahngütertarif, Teil I, Abteilung B. — (25:) Das Bundesverkehrsamt und das neue Bundesverkehrsgericht der Vereinigten Staaten von Amerika. — Staatsminister v. Breitenbach über die Güterwagengestellung und den Wagenmangel. — Das preußische Eisenbahnanleihegesetz. — (26:) Exzellenz v. d. Leyen. — Die Beförderung der frischen Seefische auf der Eisenbahn. — Elektrische Zugförderung. — Die Vielfach- oder Kettenaufhängung der Fahrleitungen für Straßen- und Kleinbahnen. — (27:) Denkschrift über den Münchener Hauptbahnhof. — Weiteres über den Fahrplan der preußisch-hessischen Staatsbahnen vom 1. Mai 1912. — (28:) Statistische Vergleichung amerikanischer und europäischer Eisenbahnen. — Feuergefährliche Selbstentzündungen in Eisenbahnwerkstätten. — Selbsthilfe in der Hinterbliebenenfürsorge. — (29:) Bericht der Generaldirektion der italienischen Staatsbahnen für das Jahr 1910/11. — Zur Feststellung des Güterzolls durch die Verkehrskontrollen. — Schnelle Eisenbahnbauten in den deutschen Kolonien. — (30:) Ist das Frachtbriefvorprüfungsverfahren zweckmäßig? — Einrichtungen zum Bündeln und Schraffieren der Fahrkarten. — Erhöhung der Personentarife auf den ungarischen Staatsbahnen.

Zentralblatt der Bauverwaltung. Berlin.

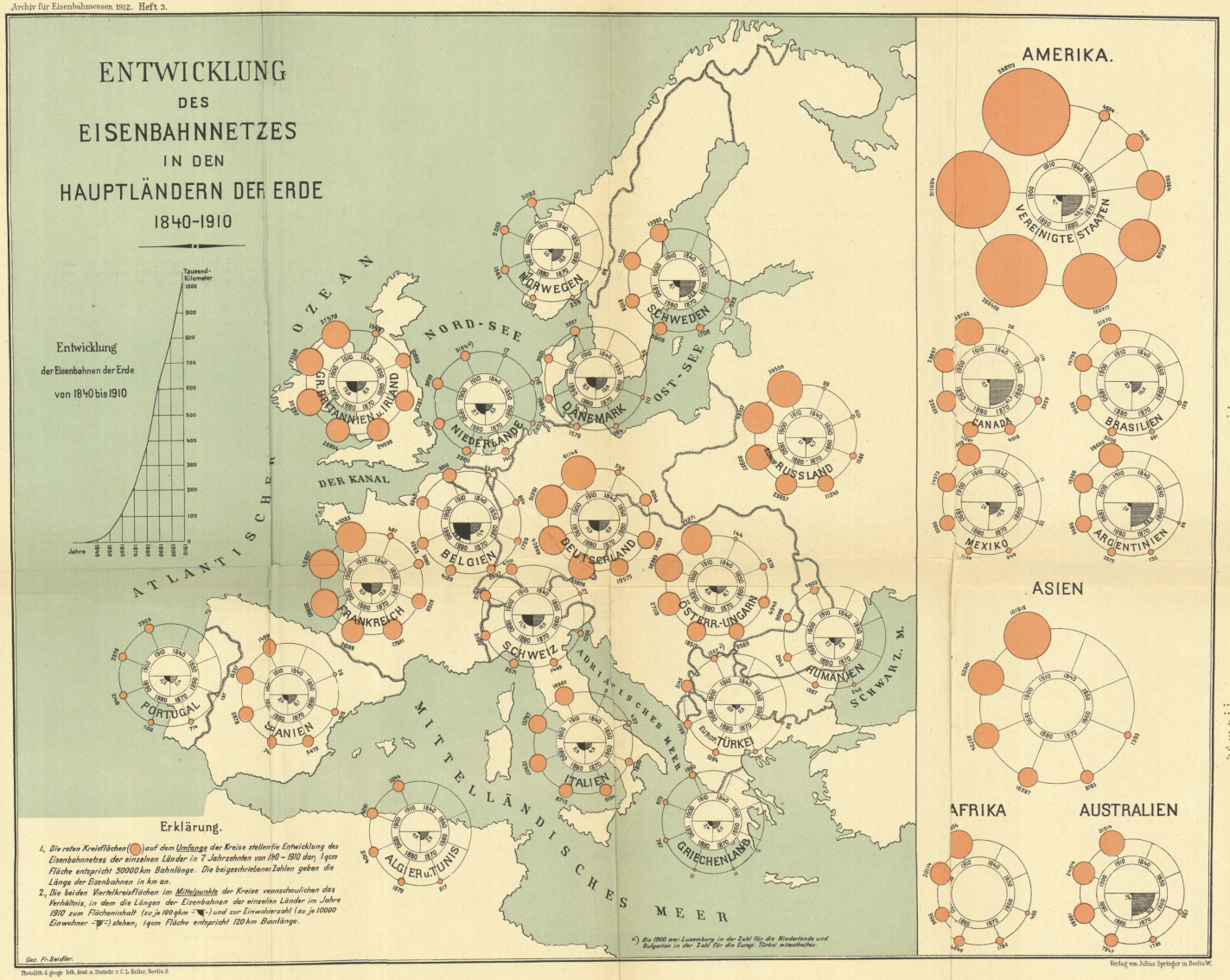
32. Jahrgang. Nr. 19 u. 22. Vom 2. und 23. März 1912.

(19:) Kleinhaus-Ansiedlung des Eisenbahnvereins in Dirschau. — (22:) Befestigung der Oberfläche von Viehverladerampen.

Herausgegeben im Auftrage des Königlichen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten.

Verlag von Julius Springer, Berlin W. — Druck von H. S. Hermann, Berlin SW.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:29 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us



Photolith. d. geogr. lith. Anst. u. Steindr. v. C. L. Keller, Berlin S.
Verlag von Julius Springer in Berlin W.

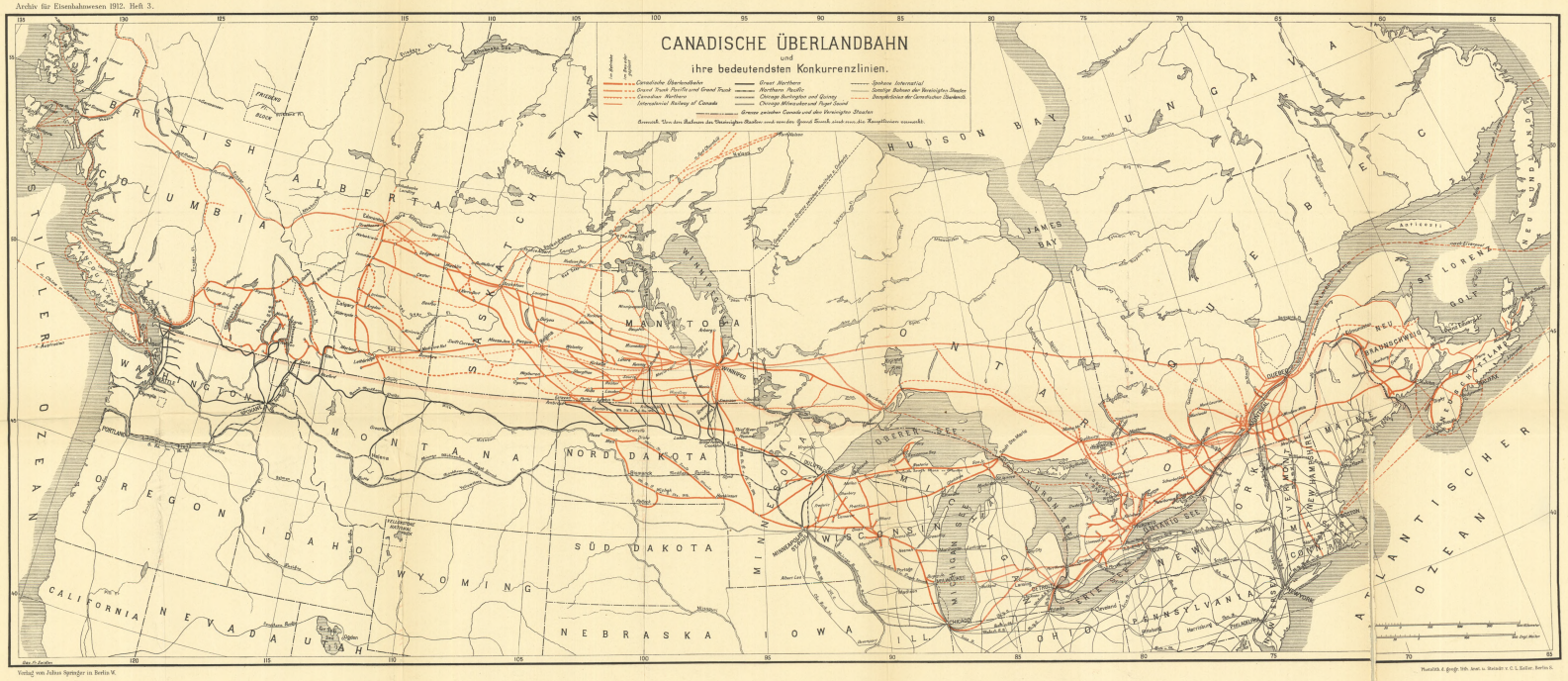
Generated on 2019-07-31 14:30 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Generated on 2019-07-31 14:30 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Digitized by
UNIVERSITY OF MICHIGAN

Original from
UNIVERSITY OF MICHIGAN

Generated on 2019-07-31 14:30 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us



Verlag von Julius Springer in Berlin W.

Digitized by
UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from
UNIVERSITY OF MICHIGAN

Generated on 2019-07-31 14:30 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Digitized by
UNIVERSITY OF MICHIGAN

Original from
UNIVERSITY OF MICHIGAN

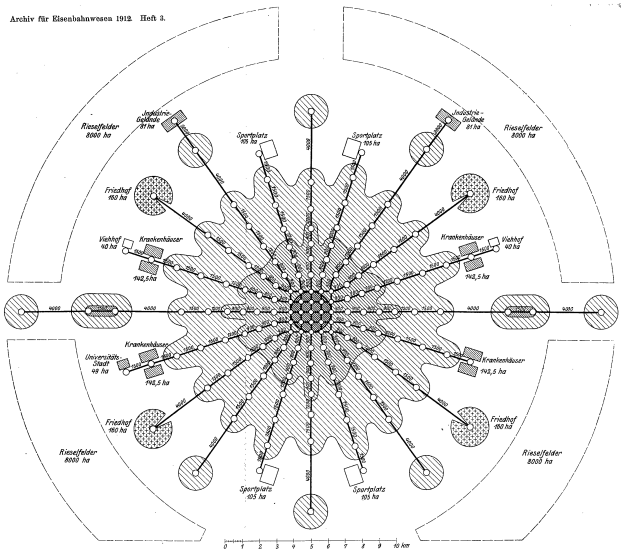


Abb. 1. Die ideale Stadtanlage und ihr Schnellbahnnetz.

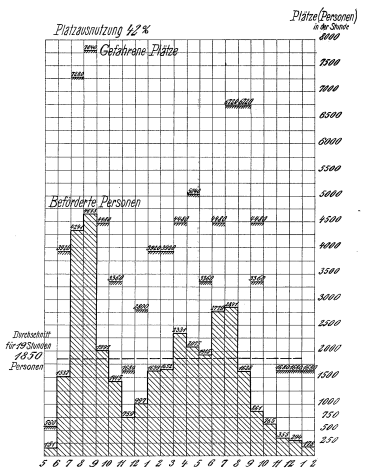


Abb. 2. Stundenverkehr der Wannseebahn (Werktagsverkehr). Strecke Großgörschenstraße - Friedenau. Verkehr nach innen.

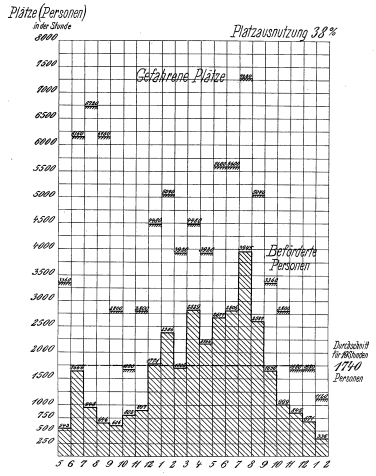


Abb. 3. Stundenverkehr der Wannseebahn (Werktagsverkehr). Strecke Großgörschenstraße - Friedenau. Verkehr nach außen.

Verlag von Julius Springer in Berlin.

Generated on 2019-07-31 14:30 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

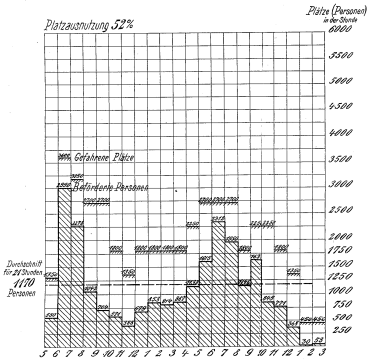


Abb. 4. Stundenverkehr des Stettiner Vorortbahnhofs. (Werktagsverkehr). Verkehr nach innen.

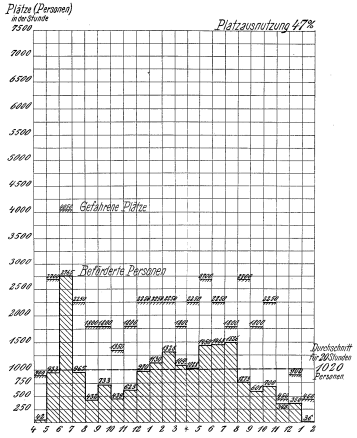


Abb. 5. Stundenverkehr des Stettiner Vorortbahnhofs (Werktagsverkehr). Verkehr nach außen.

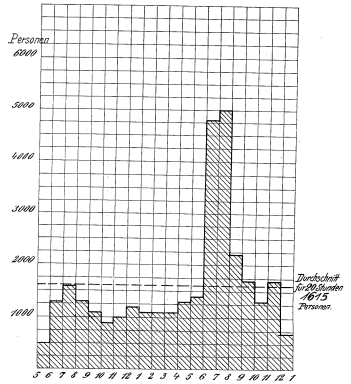


Abb. 6. Stundenverkehr der Berliner Stadtbahn (Werktagsverkehr). Richtung Friedrichstraße - Börse. August 1892.

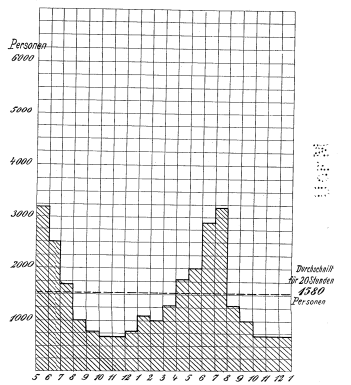


Abb. 7. Stundenverkehr der Berliner Stadtbahn (Werktagsverkehr). Richtung Börse - Friedrichstraße. August 1892.

Verlag von Julius Springer in Berlin.

Generated on 2019-07-31 14:33 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Generated on 2019-07-31 14:31 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

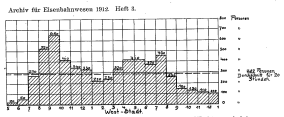


Abb. 8. Stundenverkehr der Berliner Hochbahn (Werktagsverkehr).
Strecke Bülowstraße—Leipziger Platz. Richtung nach innen. (Durchschnitt einer sechstägigen Zählung im Februar 1911.)

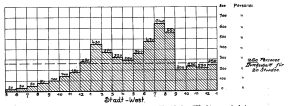


Abb. 9. Stundenverkehr der Berliner Hochbahn (Werktagsverkehr).
Strecke Bülowstraße—Leipziger Platz. Richtung nach außen. (Durchschnitt einer sechstägigen Zählung im Februar 1911.)

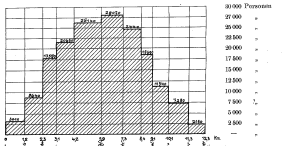


Abb. 17. Örtliche Verkehrsverteilung auf der Berliner Stadtbahn am Donnerstag, den 16. Januar 1902. (Innerer Verkehr auf Einzelkarten, beide Fahrtrichtungen zusammen.)

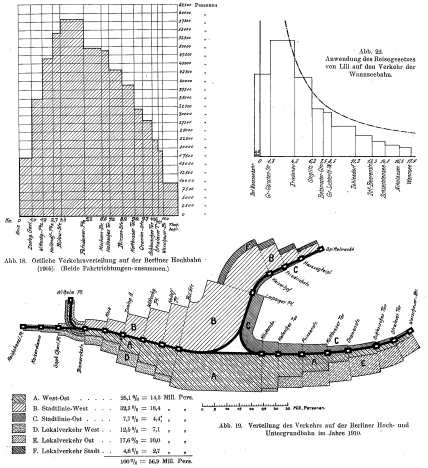


Abb. 18. Örtliche Verkehrsverteilung auf der Berliner Hochbahn (1908). (Beide Fahrtrichtungen zusammen.)

Abb. 22.
Anwendung des Reisegesetzes von Lill auf den Verkehr der Wannseebahn.

A. West-Ost . . . . . 26,1 $^0/_0$ = 14,8 Mill. Pers.
B. Stadtlinie-West . . . 33,3 $^0/_0$ = 18,4 „ „
C. Stadtlinie-Ost . . . . 7,7 $^0/_0$ = 4,4 „ „
D. Lokalverkehr West . . 13,5 $^0/_0$ = 7,1 „ „
E. Lokalverkehr Ost . . 17,6 $^0/_0$ = 10,0 „ „
F. Lokalverkehr Stadt . . 4,8 $^0/_0$ = 2,7 „ „
100 $^0/_0$ = 56,9 Mill. Pers.

Abb. 19. Verteilung des Verkehrs auf der Berliner Hoch- und Untergrundbahn im Jahre 1910.

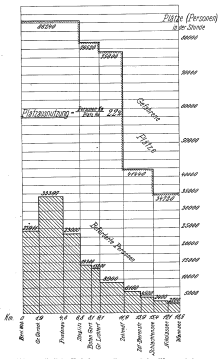


Abb. 20. Örtliche Verkehrsverteilung auf der Wannseebahn.
Eine Fahrtrichtung. Platzausnutzung $\left(\frac{\text{Personenkm}}{\text{Platzkm}}\right) = 22\ ^0/_0$

Verlag von Julius Springer in Berlin.

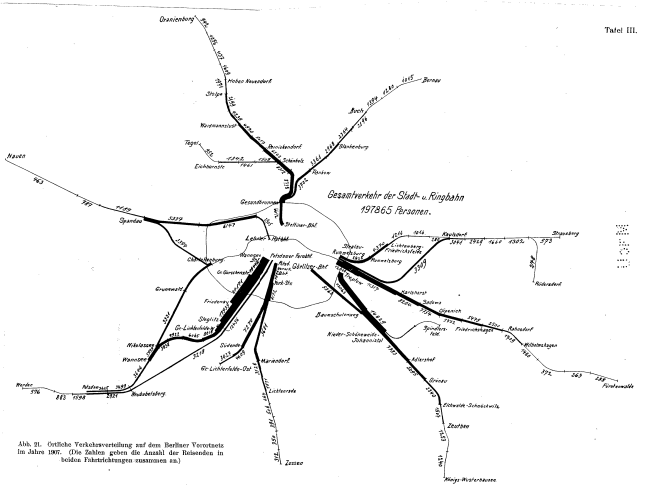


Abb. 21. Örtliche Verkehrsverteilung auf dem Berliner Vorortnetz im Jahre 1907. (Die Zahlen geben die Anzahl der Reisenden in beiden Fahrtrichtungen zusammen an.)

Digitized by
UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from
UNIVERSITY OF MICHIGAN

Generated on 2019-07-31 14:31 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Digitized by
UNIVERSITY OF MICHIGAN

Original from
UNIVERSITY OF MICHIGAN

Generated on 2019-07-31 14:31 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Digitized by
UNIVERSITY OF MICHIGAN

Original from
UNIVERSITY OF MICHIGAN

Generated on 2019-07-31 14:31 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Digitized by
UNIVERSITY OF MICHIGAN

Original from
UNIVERSITY OF MICHIGAN

Der Abschluß der Verstaatlichung der Hauptbahnen und zehn Jahre Staatsbetrieb in der Schweiz.

Von
Placid Weißenbach,
gew. Präsident der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen.

I.

Der Rückkauf der Gotthardbahn.

Mit dem 1. Mai 1909 sind die Linien der Gotthardbahn in das Eigentum und in den Betrieb des Bundes übergegangen. Damit hat die Verstaatlichung in der Schweiz ihren vorläufigen Abschluß gefunden. Wie im Jahrgang 1898 dieser Zeitschrift dargestellt worden ist, war durch das Bundesgesetz, betreffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der Schweizerischen Bundesbahnen, vom 15. Oktober 1897 für einmal nur die Erwerbung der Hauptbahnen in Aussicht genommen. Nach Maßgabe der Konzessionen konnten auf den 1. Mai 1903 die Linien der Schweizerischen Centralbahn, der Schweizerischen Nordostbahn, der Vereinigten Schweizerbahnen und der Jura-Simplon-Bahn zurückgekauft werden, das Netz der Gotthardbahn aber erst auf den 1. Mai 1909. Die Ankündigung des konzessionsgemäßen Rückkaufs erfolgte mit Beschluß des Bundesrates vom 26. Februar 1904.

Wie für die anderen Bahngesellschaften, war auch für die Gotthardbahn die rechtliche Grundlage des Rückkaufs durch bundesgerichtliche Urteile über bestehende grundsätzliche Meinungsverschiedenheiten soweit möglich zum voraus festgelegt worden. Das Urteil des Bundesgerichtes vom 25. Juni 1901 [1]) erledigte die durch die Entscheidungen in Sachen gegen die Centralbahn und die Nordostbahn noch nicht entschiedenen Streitpunkte über aufgeworfene Einzelfragen. Gegen den Beschluß des Bundesrates vom 12. Juni 1899, der die Einlagen in die Erneuerungsfonds

---

[1]) Jahrgang 1904 des Archivs, Seite 1322 u. fg.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:32 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

der Hauptbahnen festgesetzt hatte, war von diesen am 12. Juli 1899 Rekurs an das Bundesgericht angemeldet worden; nach eingehendem Schriftwechsel hatte das Bundesgericht am 16. Juli 1903 eine Expertenkommission von fünf hervorragenden Technikern des Auslandes [1]) zur Begutachtung der Streitfrage ernannt, nachdem zufolge der Verstaatlichung der anderen Hauptbahnen der Rechtsstreit diesen gegenüber dahingefallen und nur die Gotthardbahn als Rekurrentin verblieben war. Das Gutachten erschien im Oktober 1905; auf dessen Grundlage wurde am 30. Dezember 1905 ein Vergleich zwischen den Parteien abgeschlossen und es konnten die Berechnungen über die gesetzliche Höhe des Erneuerungsfonds erstellt werden. Sofort begannen die Verhandlungen mit der Gotthardbahn, um einen freihändigen Ankauf zu ermöglichen, was bei den anderen verstaatlichten Bahnen gelungen war. Diese Verhandlungen führten aber nicht zu einem vollständigen Abschluß; es wurde nur nach und nach Einigung über einzelne Punkte erzielt und über wichtige Fragen durch die Klage der Gotthardbahn vom 5. Mai 1908 der Entscheid des Bundesgerichtes angerufen. So war durch Verständigung vom 16./29. April 1909 die Summe des kapitalisierten Reinertrages auf 212 500 000 Frcs. festgesetzt, der Betrag der vom Bunde besonders zu vergütenden Materialvorräte und Reservestücke auf 2 759 791 Frcs. und der Wert der verfügbaren Liegenschaften auf 665 436 Frcs. bestimmt worden. Ferner übernahm der Bund die 3½ prozentige Obligationenschuld der Gotthardbahn von 117 090 000 Frcs. mit einem Aufgeld von 6 Millionen. Die Restforderung der Gotthardbahn im Betrage von 95 410 000 Frcs. blieb bestritten, indem der Bundesrat verlangte, daß davon abzuziehen seien das versicherungstechnische Defizit der Hilfskasse mit 6 Millionen, der Sollbestand des Erneuerungsfonds mit 13 742 190 Frcs. und die Abzüge für Minderwert der vorhandenen, im Erneuerungsfonds nicht berücksichtigten Bahnanlagen mit 3 444 000 Frcs. sowie für fehlende Anlagen und Ergänzungsbauten mit 46 000 000 Frcs., welche Forderung nachträglich auf 18 372 000 Frcs. herabgesetzt wurde. Die Gotthardbahn

---

[1]) Experten waren die Herren k. k. Regierungsrat W. Ast, Baudirektor der Kaiser-Ferdinand-Nordbahn in Wien; Geheimer Oberbaurat A. Blum, vortragender Rat im Ministerium der öffentlichen Arbeiten in Berlin; Betriebsdirektor O. Engler, Vorstand der Betriebsabteilung der Großherzoglichen Generaldirektion der Badischen Staatseisenbahnen in Karlsruhe; Baurat Kittel, Mitglied der Generaldirektion der Königlich Württembergischen Staatsbahnen in Stuttgart und L. Salomon, Oberingenieur des Material- und Fahrdienstes der Gesellschaft der Ostbahn in Paris.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:32 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

verlangte dagegen noch eine Vergütung von 8 476 973 Frcs. für Bauten, die sie seit der Rückkaufsankündigung ausgeführt hatte. In einläßlichen Rechtsschriften wurde der Rechtsstandpunkt beider Teile erörtert; über den Zustand der Bahn wurde ein Gutachten durch die Herren Ingenieur Dr. Hennings, Professor am eidgenössischen Polytechnikum in Zürich, Oberregierungsrat Franken in Wiesbaden und Karl Ritter von Pascher, k. k. Generalinspektor der österreichischen Eisenbahnen in Wien erstattet, die einen Abzug von nur 2 467 810 Frcs. als berechtigt erklärten. Auch die Höhe des versicherungstechnischen Defizits der Hilfskasse war durch ein Gutachten auf nur rund 4 Millionen berechnet worden. Der Bundesrat hatte in Aussicht genommen, diese Gutachten anzufechten und verlangte vom Bundesgerichte Bestellung einer Oberexpertise. In diesem Stadium des Rechtsstreites regte der Vorsitzende des Bundesgerichtes Vergleichsverhandlungen an, die am 10. Juni 1911 zum Abschluß des als Beilage 1[1]) abgedruckten Vergleichs führten. Dieser Vergleich ist von der Aktionärversammlung der Gotthardbahn am 26. August, vom Bundesrat am 29. August und von der schweizerischen Bundesversammlung am 5. Dezember 1911 genehmigt worden.

Laut diesem Vergleich anerkennt die Gotthardbahn, daß von dem nach Übernahme des Obligationenanleihens von 117 090 000 Frcs. verbleibenden Restbetrag des kapitalisierten Reinertrages von 95 410 000 Frcs. weitere 11 660 000 Frcs. abzuziehen seien, so daß der Bund als restliche Rückkaufsentschädigung der Gotthardbahn nur noch 83 750 000 Frcs. oder 837,50 Frcs. für die Aktie, Wert 1. Mai 1909, schuldet. Durch frühere Zahlungen hatte die Gotthardbahn außerdem erhalten 6 000 000 Frcs. Aufgeld für Überweisung des Obligationenanleihens, 2 759 791 Frcs. für Materialvorräte (Wert 4 259 791 Frcs. abzüglich unentgeltlich abzutretende 1 500 000 Frcs.), 665 436 Frcs. für entbehrliche Liegenschaften und 351 892 Frcs. für verschiedene Vergütungen (Postlokale in Goldau, Bellinzona und Lugano, Schulhaus in Airolo und Wasserrechtskonzessionen in den Kantonen Uri und Tessin). Zu verrechnen waren ferner 1 184 837 Frcs. für Ausstände der Güterexpeditionen, Zahlungen der Gotthardbahn an die Hilfs- und Krankenkasse, die Barkautionen von Unternehmern und vom Bunde übernommene Rentenverpflichtungen. Der durch den Vergleich zugestandene Abzug von 11 660 000 Frcs. wurde überwiesen dem Erneuerungsfonds mit 7 655 797 Frcs. und der Hilfskasse zur Deckung des Defizits mit 4 004 203 Frcs.

---

[1]) Folgt am Schluß des ganzen Aufsatzes.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:32 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die Eingangsbilanz der Gotthardbahn gestaltete sich zufolge dieser Operationen auf den 1. Januar 1912 wie folgt:

Aktiven.

I. Baukonto, laut Bilanz auf 30. April 1909:			Frcs.
a) Bahnanlage und feste Einrichtungen (abzüglich der Subventionen von 119 000 000 Frcs.)			146 762 571
b) Rollmaterial			27 635 078
c) Mobiliar und Gerätschaften			3 425 663
d) Unvollendete Bauobjekte			182 916
e) Bauausgaben pro 1909 verrechnet			187 555
f) Bauausgaben pro 1910 verrechnet			15 038
			178 208 821
II. Verfügbare Mittel:			
a) Entbehrliche Liegenschaften		665 436	
b) Materialvorräte		4 259 791	
c) Verschiedene Debitoren		1 536 729	6 461 956
III. Zahlungen der Gotthardbahn:			
a) für Saldi der Hilfs- und Krankenkassen		162 093	
b) für Barkautionen von Unternehmern		65 836	
c) für übernommene Rentenverpflichtungen		665 000	892 929
IV. Überschuß des Rückkaufspreises über die Aktiven der Gotthardbahn:			
3½ proz. Anleihe vom 1. April 1895, Saldo		117 090 000	
4 proz. Anleihe der S. B. B. von 1912		83 750 000	
Defizit der Hilfskasse G. B.		4 004 203	
Betrag des neuen Erneuerungsfonds		7 655 797	
Prozeßkosten und verschiedene Auslagen, betreffend den Rückkauf		117 028	
		212 617 028 [1]	
abzüglich:			
Betrag des Baukontos	178 208 821		
Ohne Entgelt abgetretene Materialvorräte	1 500 000	179 708 821	32 908 207
			218 471 913

[1]) Nebst den in dieser Eingangsbilanz enthaltenen Beträgen wurde der Gotthardbahn eine Summe von 6 000 000 Frcs. bezahlt, als Aufgeld für die Übernahme ihres 3½ proz. Anleihens, welche Summe in der Frist von 20 Jahren amortisiert wird.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:33 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Passiven.

I. Konsolidierte Anleihen:		
a) 3½ proz. Anleihe vom 1. April 1895, Saldo auf 30. April 1909		117 090 000
b) 4 proz. Anleihe der S. B. B. auf 1. Januar 1912		83 750 000
		200 840 000
II. Schwebende Schulden:		
a) Guthaben der Unterstützungskassen	162 093	
b) Barkautionen von Unternehmern und Lieferanten	65 836	
c) Hilfskasse für die Beamten, Defizit	4 004 203	
d) Prozeßkosten und verschiedene Auslagen, betreffend den Rückkauf	117 028	4 349 160
III. Spezialfonds:		
a) Erneuerungsfonds	7 655 797	
b) Fonds zur Deckung von ehemaligen Pensionen G. B.	665 000	8 320 797
IV. Zahlungen auf 1. Mai 1909 an Gotthardbahn:		
a) für Mobiliar und Gerätschaften, Material und Reservestücke	2 759 791	
b) für entbehrliche Liegenschaften	665 436	
c) für Wasserrechtskonzessionen in Uri und Tessin	249 910	
d) für Postlokale	82 323	
e) für Schulbauten in Airolo	19 659	
f) für Ausstände der Güterexpeditionen	1 184 837	4 961 956
		218 471 913

Diese Verständigung über den Rückkaufspreis ist somit erst geraume Zeit nach der Besitzergreifung der Bahn erfolgt. Zu dieser war der Bund nach dem Wortlaut der Konzessionen auf den 1. Mai 1909 befugt. Wegen der Übernahme des Rückkaufsobjekts war zwischen der Verwaltung der Gotthardbahn und der Generaldirektion der Bundesbahnen am 28. April 1909 eine Vereinbarung zwischen der Gotthardbahn in Liquidation und der Bundesbahnverwaltung abgeschlossen worden. Im Einvernehmen mit dem eidgenössischen Eisenbahndepartement war ferner an das Personal der Gotthardbahn am 5. April ein Zirkular erlassen worden, das diesem die Bedingungen des Übertrittes zur Bundesbahnverwaltung auf Grundlage der Beschlüsse der Bundesversammlung zur Kenntnis brachte; der Über-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:33 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

gang hat sich sodann ohne Anstand vollzogen. Die Übernahme der Gotthardbahn durch den Bund wurde allen schweizerischen und ausländischen Transportanstalten, mit denen sie in Beziehungen stand, mit Zirkular vom 23. April zur Kenntnis gebracht.

Mit Rücksicht darauf, daß weder eine Verständigung über den Rückkaufspreis der Gotthardbahn zustande gekommen, noch der neue internationale Gotthardbahnvertrag perfekt geworden war, wurde verfügt, daß bis auf weiteres für das ehemalige Netz der Gotthardbahn (Kreis V der Bundesbahnen) getrennte Rechnung geführt werde. Auch für den Erneuerungsfonds der Gotthardbahn fand ihr besonderes, vom Bundesrate 1905 genehmigtes Regulativ bis auf weiteres Anwendung.

In Anwendung des Beschlusses der Bundesversammlung über Wahrung der bisherigen Bezüge des Personals der Gotthardbahn sind die bestehenden Wohlfahrtseinrichtungen bis auf weiteres unverändert in Kraft gelassen worden, z. B. die Lebensmitteldepots, die unentgeltliche Beförderung von Lebensmitteln (Milch, Fleisch usw.), die Unterhaltung von Schulen, die Fahrbegünstigungen für deren Lehrer und Schüler.

Von großer Wichtigkeit für die Verstaatlichung der Gotthardbahn war nicht nur die Ermittlung des Rückkaufspreises und die Ordnung aller privatrechtlichen Beziehungen zur Gotthardbahngesellschaft, sondern namentlich auch die Regelung der öffentlich-rechtlichen Beziehungen zu den Subventionsstaaten. Es erschien zweckmäßig, vor der Durchführung des Rückkaufes diese Verhältnisse gegenüber Deutschland und Italien endgültig zu ordnen. Wie früher mitgeteilt worden ist, hat Deutschland eine Subvention von 30 Millionen und Italien, mit Inbegriff der Cenere-Linie, eine solche von 58 Millionen geleistet. Von einer Rückzahlung dieser Subvention für den Fall der Verstaatlichung der Gotthardbahn war nie die Rede, wohl aber hatte der Staatsvertrag zwischen Italien und der Schweiz vom 15. Oktober 1869, dem das Deutsche Reich an Stelle des Norddeutschen Bundes mit Übereinkunft vom 28. Oktober 1871 beigetreten war, der Schweiz mehrfache Verpflichtungen für den Bau und Betrieb der Gotthardbahn auferlegt und außerdem bestimmt, daß für den Fall, daß die an die Aktien der Gotthardbahn zu verteilende Dividende 7 % übersteigen sollte, die Hälfte des Überschusses als Zins unter die Subventionsstaaten im Verhältnis ihrer Subsidien zu verteilen sei. Die Schweiz war der Ansicht, daß die durch den genannten Staatsvertrag übernommenen Verpflichtungen sie nicht hindern können, den Rückkauf der Gotthardbahn auf Grund der von den Kantonen und dem Bunde erteilten Konzessionen von sich aus durchzuführen, wobei als selbstverständlich angenommen wurde, daß der Bund als Rückkäufer die Verbindlichkeiten des Staatsvertrages auch seinerseits

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:33 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

genau einzuhalten habe, und daß die Berechtigung auf den etwaigen Bezug eines Dividendenüberschusses in billiger Weise abzulösen sei. Deutschland und Italien vertraten dagegen den Standpunkt, die Schweiz bedürfe zur Durchführung der Verstaatlichung der Gotthardbahn ihrer Zustimmung, da diese eine Änderung des Staatsvertrages zur Folge habe, die nur mit allseitiger Zustimmung vorgenommen werden könne.

Zur Herbeiführung einer Verständigung wurde eine Konferenz von Vertretern der drei Staaten nach Bern einberufen, die sich dahin einigte, die bestrittenen rechtlichen Gesichtspunkte vorerst nicht zu erörtern, sondern einen neuen Staatsvertrag zu vereinbaren, der den durch den Rückkauf der Gotthardbahn geänderten Verhältnissen Rechnung tragen und die danach fortbestehenden Verpflichtungen der Schweiz neu formulieren solle. Nach längeren Verhandlungen, die vom 24. März bis zum 19. April 1909 dauerten, kam eine Einigung zustande. Im neuen Staatsvertrag und im zugehörenden Schlußprotokoll vom 19. April 1909 sind die den Bau der Gotthardbahn und die Leistung von Subventionen betreffenden Bestimmungen des früheren Vertrages weggelassen, weil sie längst vollzogen sind. Bestätigt werden dagegen die wegen des Betriebes übernommenen Verpflichtungen, mit der aus dem alten Vertrag abzuleitenden Ausdehnung auf das gesamte Netz der Bundesbahnen. Der Betrieb der Gotthardbahn hat den Anforderungen zu entsprechen, die man an eine große internationale Linie zu stellen berechtigt ist; er ist namentlich gegen jede Unterbrechung zu sichern, Fälle höherer Gewalt vorbehalten. Immerhin ist die Schweiz berechtigt, die erforderlichen Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Neutralität und zur Verteidigung des Landes zu treffen. Zur Erleichterung des Verkehrs zwischen Deutschland und Italien ist eine möglichst regelmäßige, bequeme, rasche und wohlfeile Beförderung der Reisenden, der Güter und der Postgegenstände zugesichert. Die Züge der Bundesbahnen sollen an die Deutschlands und Italiens möglichst ohne Unterbrechung anschließen. Die Schweiz wird mit den deutschen und den italienischen Bahnen für den Transit über den Gotthard einen direkten Verkehr einrichten. Dem Verkehr über den Gotthard sollen dieselben Grundtaxen und dieselben Vorteile gewährt werden, die von den Bundesbahnen zurzeit oder künftig einer schon bestehenden oder später gebauten Eisenbahn über die Alpen zugestanden werden. Für die Beförderung von Personen und Gütern von Deutschland und Italien nach diesen beiden Ländern sowie durch diese verpflichtet sich die Schweiz, daß die Bundesbahnen den deutschen und italienischen Bahnen mindestens die gleichen Vorteile und Erleichterungen gewähren, die sie anderen Bahnen außerhalb der Schweiz oder den schweizerischen Grenzstationen zugestehen. Die Bundesbahnen dürfen auch mit anderen schweizerischen Bahnen in keine Vereinbarung

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:34 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

eintreten, durch die dieser Grundsatz verletzt würde, d. h. sie dürfen mit anderen schweizerischen Bahnen keine Abmachung treffen, durch die sie auf ihren Linien niedrigere als die im Durchgangsverkehr über den Gotthard angewandten Grundtaxen zugestehen. Immerhin sind die Bundesbahnen berechtigt, ihre Transittaxen ausnahmsweise zu ermäßigen, wenn sie infolge der ausländischen Konkurrenz dazu gezwungen sind. Doch dürfen solche Maßnahmen den Gotthardverkehr nicht benachteiligen. Die Bundesbahnen sind ferner verpflichtet, die zurzeit für den Verkehr der deutschen und italienischen Güter über den Gotthard bestehenden schweizerischen Transittaxen nicht zu erhöhen, so lange die deutschen oder die italienischen Bahnen ihre für diese Verkehre gegenwärtig geltenden Taxen nicht erhöhen. Die zugelassenen Erhöhungen dürfen nur auf Güter gleicher Art Anwendung finden; die Bundesbahnen sind berechtigt, ihre Transittaxen ohne weiteres von sich aus zu erhöhen, sofern Deutschland oder Italien ihre Exporttaxen erhöhen; für die übrigen Fälle ist eine besondere Verständigung der Bundesbahnen mit den deutschen oder italienischen Bahnen vorgesehen. Vorbehalten bleibt die infolge der Herabsetzung der Bergzuschläge notwendige Neuregelung der infolge der ausländischen Konkurrenz ausnahmsweise ermäßigten Transittaxen. Die gleiche Verpflichtung besteht bei den für den direkten italienisch-schweizerischen Verkehr über den Gotthard bestehenden Transittaxen. Die Bundesbahnen haben ferner ihre gegenwärtigen oder zukünftigen Transittaxen für den Güterverkehr über den Gotthard in der Weise zu gewähren, daß diese Taxen für alle schweizerischen Grenzstationen, gleichviel, ob sich diese auf dem kürzesten Wege befinden oder nicht, angewendet werden. Diese Bestimmung bezieht sich auf den Verkehr zwischen Deutschland und Italien und umgekehrt, und zwar namentlich auf die Transporte, für die der kürzeste Weg über den Bodensee, der billigste jedoch über den Landweg führt.

Laut Staatsvertrag von 1869 war die Gotthardbahn berechtigt, für Bahnstrecken mit Steigungen von 15 ‰ und darüber einen Zuschlag zu den gewöhnlichen Taxen zu erheben; wenn jedoch die Zinsen des Aktienkapitals 9 % (seit 1878 8 %) übersteigen, war die Gesellschaft zur Herabsetzung der Taxen, und zwar in erster Linie der Zuschlagstaxen verpflichtet. Diese sogenannten Bergzuschläge wurden in der Form der Berechnung von Tarifkilometern durchgeführt, und zwar wurden sie für die Strecke Erstfeld—Chiasso auf 64 km und für die Strecke Erstfeld—Pino auf 50 km festgesetzt. Um den Eintritt der Voraussetzungen, die für die im alten Vertrage vorgesehene Herabsetzung der Taxen und namentlich der Bergzuschläge maßgebend waren, feststellen zu können, muß für das Netz der Gotthardbahn auch nach der Verstaatlichung getrennte Rechnung geführt werden; das ist möglich, jedoch mit Weiterungen verbunden, indem

Generated on 2019-07-31 14:34 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

namentlich die Zuteilung anderer Linien außer der Gotthardbahn zum Kreise V der Bundesbahnen und damit eine gleichmäßigere Gestaltung der Kreise gehemmt ist. Es wurde daher für zweckmäßig erachtet, die Herabsetzung der Bergzuschläge ein für allemal zu ordnen, so daß die getrennte Rechnungsführung für die Zukunft vermieden werden kann. Diese Herabsetzung der Bergzuschläge wurde gleichzeitig als Gegenleistung erachtet für den Verzicht der Subventionsstaaten auf eine etwaige Superdividende bei einem 7% übersteigenden Ertrage der Gotthardbahn. Nach längeren Erörterungen wurde vereinbart, die Herabsetzung, die für das Gotthardbahnnetz einen ganz erheblichen Einnahmeausfall zur Folge haben wird, in zwei Perioden durchzuführen, und zwar um 35 % vom 1. Mai 1910 an und um 50 % vom 1. Mai 1920 an; damit wird der Tarifkilometerzuschlag für Erstfeld—Chiasso auf 42 und 32 km und für Erstfeld—Pino auf 33 und 25 km ermäßigt. Der Schweiz ist das Recht gewahrt, eine neue Vereinbarung über diese Herabsetzung zu verlangen, wenn infolge von zurzeit nicht vorauszusehenden Ereignissen (wie z. B. Ausfuhrverbot für Kohlen, außerordentliche Preissteigerung für die Kohlen) das gegenwärtige Gotthardbahnnetz die Betriebsausgaben zuzüglich der Verzinsung und Tilgung des darin angelegten Kapitals sowie der reglementarischen Rücklagen in den Erneuerungsfonds nicht mehr aufzubringen vermöchte. Beim Wegfall dieser außerordentlichen Verhältnisse ist die Erhöhung wieder aufzuheben. Höhere als die zurzeit bestehenden Taxzuschläge dürfen nie angewendet werden. Bei Einführung einer solchen Erhöhung ist die Meistbegünstigungsklausel gegenüber anderen Alpenbahnen zu beachten.

Die Schweiz hat noch die Erklärung abgegeben, daß für den Fall der Einführung des elektrischen Betriebes auf der Gotthardbahn dieBundesbahnen laut bestehender Übung für Materiallieferungen einen allgemeinen, der Industrie aller Länder zugänglichen Wettbewerb eröffnen werden; bei den anderen Materialbestellungen für die Gotthardbahn soll die gegenwärtige Übung der Bundesbahnen ebenfalls beibehalten werden.

Einem Wunsche Deutschlands und Italiens entsprechend erklärte sich die Schweiz ferner bereit, die Beamten und Arbeiter deutscher und italienischer Nationalität, die infolge des Rückkaufs aus dem Dienst der Gotthardbahn in den der Bundesbahnen übertreten, unter Beachtung der bestehenden gesetzlichen Vorschriften, in ihren Stellen zu lassen, ohne daß sie die schweizerische Nationalität annehmen müssen.

Für den Fall, daß zwischen den vertragschließenden Parteien über die Auslegung oder die Anwendung des Vertrages Meinungsverschiedenheiten entstehen sollten, ist schiedsgerichtliche Entscheidung vorgesehen. Die Einrichtung des Schiedsgerichtes und die Festsetzung des Verfahrens sollen auf die einfachste Weise vor sich gehen. Die Verständigung über

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:34 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

die Ernennung des Schiedsrichters hat auf diplomatischem Wege zu erfolgen, im Falle der Nichteinigung durch eine neutrale Regierung.

Dieser neue S t a a t s v e r t r a g ist unter dem Vorbehalte der Ratifikation durch die Parlamente am 13. Oktober 1909 unterzeichnet worden; er sollte am 1. Mai 1910 in Kraft treten mit Rückwirkung auf den 1. Mai 1909.

Als Anhang zu diesem Vertrage am 20. April 1909 ist ein besonderes Übereinkommen zwischen Italien und der Schweiz abgeschlossen worden, um einige nur diese beiden Staaten betreffende Punkte zu ordnen. Es wurde festgestellt, daß für die in den Lagerhäusern der Gotthardbahn in Brunnen eingelagerten und von dort über das Gotthardbahnnetz hinaus im Laufe eines Jahres reexpedierten Getreidetransporte auch künftig die direkten für den Verkehr über Brunnen hinaus geltenden italienisch-schweizerischen Taxen Anwendung finden, und die Transporte somit die dem italienisch-schweizerischen Transitverkehr über den Gotthard zugestandenen Erleichterungen genießen werden. Ferner ist festgestellt, daß die Vorschriften des schweizerischen Tarifgesetzes für die Bundesbahnen auch für den Personen- und Güterverkehr zwischen Italien und der Gotthardbahn gelten; dabei ist verstanden, daß die derzeit auf der Gotthardbahn geltenden Zuschlagstaxen auch für diesen Verkehr nicht erhöht werden. Endlich ist Italien die besondere Begünstigung eingeräumt worden, daß für die Südfrüchte (agrumi) ein neuer Ausnahmetarif mit Herabsetzung der Grundtaxe für die Tonne und das Tarifkilometer von 11 Cts. auf 7,4 Cts. erstellt und schon auf den 1. November 1909 eingeführt werden soll. Die bestehende Taxe von 6,5 Cts. für diese Transporte im Durchgangsverkehr über die Gotthardbahn wird beibehalten.

Die Genehmigung dieses Staatsvertrages durch die Parlamente stieß auf unerwartete Schwierigkeiten. Von den Staatsregierungen war die Ratifikation allerdings so rechtzeitig beantragt worden, daß die Einhaltung der im Vertrage vorgesehenen Fristen möglich war. Die Botschaft des schweizerischen Bundesrates an die Bundesversammlung datiert vom 9. November 1909, die Denkschrift des deutschen Reichskanzlers an den Reichstag vom 15. Februar 1910 und der Gesetzentwurf des Ministers der auswärtigen Angelegenheiten im Einvernehmen mit dem Finanzminister, dem Minister der öffentlichen Arbeiten und dem Minister für Landwirtschaft, Industrie und Handel an die italienische Abgeordnetenkammer vom 3. Mai 1910. Die Zustimmung erfolgte aber bisher nur durch den Deutschen Reichstag mit Beschluß vom April 1910. In Italien und in der Schweiz wurde der Vertrag durch die Presse lebhaft angegriffen; eine Agitation durch Vereine und öffentliche Versammlungen wurde eingeleitet und Streitschriften zu seiner Bekämpfung veröffentlicht. Da der Vertrag eine billige Ausgleichung der widersprechenden Interessen bezweckte und

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:34 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

daher nicht einseitig nur dem einen Teile alle Vorteile zuwenden konnte, war es nicht schwer, einzelne Punkte herauszugreifen und als besondere Ansprüche nicht erfüllend zu bekritteln. Als die Behandlung des Vertrages durch das italienische Parlament verzögert wurde, indem die vorberatenden Kommissionen nicht zum Abschluß kamen, wurde auch die Beratung der Vorlage durch die schweizerische Bundesversammlung vertagt. Die Angelegenheit blieb bis Ende 1911 ungelöst; die bereits vorbereitete Neuerstellung der Tarife für den deutsch-italienischen Güterverkehr mußte verschoben werden; für das alte Gotthardbahnnetz, jetzt Kreis V der Bundesbahnen, wurde der getrennte Betrieb beibehalten, um eine getrennte Rechnungsführung zu ermöglichen. Alle Unannehmlichkeiten eines provisorischen Zustandes blieben bestehen. Auf die Betriebsführung hatten diese Verhältnisse allerdings nur geringen Einfluß, indem der Kreis V als solcher nach dem Rückkaufsgesetze ebenso verwaltet wird, wie die anderen Kreise. Ein vom Bundesrat durch Beschluß vom 4. Dezember 1908 angeordneter Versuch, die Kreisdirektion V durch ein einziges Mitglied leiten zu lassen, bewährte sich nicht; auf Veranlassung der Bundesversammlung wurde er am 8. Februar 1910 wieder aufgegeben und seither erfolgt der Betrieb nach den gesetzlichen Vorschriften.

Mit dem Rückkaufe der Gotthardbahn ist die erste Periode der Verstaatlichung abgeschlossen. Es liegt nahe, die Frage aufzuwerfen, ob der auf dem Wege des freihändigen Ankaufes bezahlte Preis den Voraussetzungen der Botschaft des Bundesrates über den Rückkauf der schweizerischen Hauptbahnen vom 25. März 1897 entsprochen habe. Wie diese angenommen hatte, waren die Schweizerische Centralbahn (S. C. B.) die Vereinigten Schweizerbahnen (V. S. B.) und die Gotthardbahn (G. B.) auf Grundlage des kapitalisierten Reinertrages zurückzukaufen, die Jura-Simplon-Bahn (J. S.) und die Schweizerische Nordostbahn (N. O. B.) dagegen nach dem Anlagekapital.

Da beim Erlaß der Botschaft die Betriebsergebnisse nur bis und mit 1895 genau bekannt waren, mußten die späteren, nach der Konzession in Betracht kommenden Betriebsjahre geschätzt werden. Für die Berechnung des Reinertrages kamen die auf den Betrieb des Transportgeschäftes in allen seinen Zweigen sich beziehenden Einnahmen und Ausgaben in Betracht, für die Berechnung des Anlagekapitals die das Baukonto belastenden Kapitalaufwendungen, die Ausgaben für die im Bau befindlichen Linien und Objekte, die voraussichtlichen Bauausgaben bis zum konzessionsgemäßen Übergang der Bahnen an den Bund und die Materialvorräte. Als Abzug für den materiellen Minderwert der Rückkaufsobjekte wurden 80 % der Bestände

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:34 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

der Erneuerungsfonds in Rechnung gestellt und weitere Abzüge für unzureichende oder fehlende Einrichtungen allgemein vorbehalten, ohne daß man ihnen ziffermäßig Ausdruck gegeben hätte.

Die Rückkaufsbotschaft berechnete nun diese konzessionsgemäßen Werte in Franken, je auf Tausend abgerundet, wie folgt:

	J. S.	S. C. B.	N. O. B.	V. S. B.	G. B.
Reinertrag	—	190 994 000	—	89 980 000	183 294 000
Anlagekapital	310 561 000	—	263 876 000	—	—
Abzüge für Minderwert .	22 407 000	13 636 000	19 442 000	8 121 000	10 923 000
Rückkaufssumme nach der Botschaft	288 154 000	177 358 000	244 434 000	81 859 000	172 371 000
Rückkaufssumme nach den abgeschlossenen Verträgen	335 969 000	184 970 000	254 350 000	84 994 000	204 844 000
Der bezahlte Rückkaufspreis war daher höher als die Schätzung um .	47 815 000	7 612 000	9 916 000	3 135 000	32 473 000

Die Differenz für die fünf Hauptbahnen zusammen beträgt 100 951 000 Franken. Dieser Summe steht gegenüber die Wertvermehrung, die bis zur Übernahme durch den Bund in den für den konzessionsgemäßen Rückkauf maßgebenden Faktoren eingetreten ist. Sie ergibt sich aus folgenden Ziffern:

Kapitalisierter Reinertrag.

		S. C. B.	V. S. B.	G. B.
Rückkaufsrechnung . . .	Frcs.	194 567 000	95 288 000	212 500 000
Schätzung der Botschaft .	„	190 994 000	89 980 000	183 294 000
Mehrwert.	Frcs.	3 573 000	5 308 000	29 206 000

Anlagekapital.

		J. S.	N. O. B.
Bestand auf 1. Januar 1901	Frcs.	—	267 850 000
„ „ 1. Januar 1903	„	354 726 000	—
Schätzung der Botschaft	„	310 561 000	263 876 000
Mehrwert.	Frcs.	44 165 000	3 974 000

Der höheren Rückkaufssumme von 100 951 000 Frcs. entspricht somit ein Mehrwert des kapitalisierten Reinertrages bei Centralbahn, Vereinigten Schweizerbahnen und Gotthardbahn im Betrage von 38 087 000 Frcs. und ein Mehrwert an Anlagekapital bei Jura-Simplon-Bahn und Nordostbahn im Betrage von 48 139 000 Frcs., zusammen ein Mehrwert der gemäß

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:35 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Konzession zu übernehmenden Objekte von 86 226 000 Frcs. Der verbleibende Unterschied von 14 725 000 Frcs. beträgt somit nur 1,41 % von der Bilanzsumme der konzessionsgemäßen Objekte der fünf verstaatlichten Bahnen bei ihrer Übernahme durch den Bund, die rund 1 043 834 000 Frcs. ausmacht.

Beim freihändigen Rückkaufe wurden außer den konzessionsgemäßen Werten auch noch andere Werte der verstaatlichten Bahnen übernommen, die selbstverständlich besonders vergütet werden mußten. Es sind folgende, unter dem Bilanzposten „Verfügbare Mittel" aufgeführten Werte: Kassa, Wechsel- und Bankguthaben, Wertschriften, entbehrliche Liegenschaften und verschiedene Debitoren, sowie die Beteiligungen an Nebengeschäften, wovon in Abzug kommen die übernommenen schwebenden Schulden, gemäß folgender Aufstellung:

	J. S.	S. C. B.	N. O. B.	V. S. B.	G. B.	zusammen
Aktivposten . Frcs.	45 942 000	22 682 000	21 036 000	6 824 000	3 777 000	100 261 000
Passivposten . „	20 569 000	20 781 000	9 565 000	6 343 000	3 527 000	60 785 000
Mehrwert . . . „	25 373 000	1 901 000	11 471 000	481 000	250 000	39 476 000

Anderseits wurden die konsolidierten Anleihen der zurückgekauften Bahnen vom Bund übernommen und ihr Betrag mit dem Rückkaufspreise verrechnet, und zwar bei: J. S. 256 155 000; S. C. B. 119 492 000; N. O. B. 194 632 000; V. S. B. 43 403 000; G. B. 117 090 000; zusammen 847 862 000 Franken. Zu bezahlen waren sodann noch 18 635 000 Frcs. als Vergütung für die Übergabe einzelner Linien vor dem konzessionsgemäßen Rückkaufstermin und als Aufgeld für die Übernahme niedrig verzinslicher Anleihen, abzüglich Disagio auf hochverzinslichen.

Vom Rückkaufspreise wurden in Abzug gebracht die Beträge der versicherungstechnischen Fehlbeträge der Pensions- und Hilfskassen; diese Summen mußten jedoch in die betreffenden Kassen eingeworfen werden, so daß sie für den Bund keine Minderausgabe darstellen. Diese Beträge waren bei: J. S. 4 500 000; S. C. B. 1 378 000; N. O. B. 1 446 000; V. S. B. 1 782 000; G. B. 4 004 000; zusammen 13 110 000 Frcs.

Es ist nicht zu übersehen, daß außer den oben nachgewiesenen Mehrwerten bis zum Zeitpunkte der Übernahme durch den Bund gegenüber den Schätzungen der Botschaft auch zugenommen haben der Mehrwert des Anlagekapitals bei S. C. B., V. S. B. und G. B. zusammen um 6 131 000 Frcs., sowie der kapitalisierte Reinertrag bei der Jura-Simplon-Bahn um etwa 22 700 000 Frcs. und bei der Nordostbahn um 12 733 000 Frcs. Die oben ausgerechnete kleine Differenz ist somit tatsächlich mehr als ausgeglichen.

Generated on 2019-07-31 14:34 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Infolge der seit dem Erscheinen der Rückkaufsbotschaft eingetretenen tatsächlichen Wertvermehrungen haben allerdings die Aktionäre der verstaatlichten Bahnen bedeutend höhere Liquidationsbetreffnisse erhalten, als vorausgesehen war. Das war ihr gutes Recht und bedeutet keineswegs eine Benachteiligung des Bundes, der nur mehr bezahlen mußte, weil er mehr erhalten hat. Die Berechnungen der Rückkaufsbotschaft haben sich somit vollständig bewährt.

II.

Zehn Jahre Staatsbetrieb.

Der Abschluß des Vergleiches mit der Gotthardbahngesellschaft über die Festsetzung der Rückkaufsentschädigung ist zehn Jahre nach dem Amtsantritte der Generaldirektion der Bundesbahnen erfolgt. Der Beginn dieser ersten Jahre der Verstaatlichung fiel mit einer außerordentlich günstigen Verkehrsentwicklung zusammen und bot der Verwaltung die Möglichkeit, im öffentlichen Interesse neben den gesetzlich festgelegten Tarifermäßigungen ganz wesentliche Fahrplanverbesserungen und eine Reihe von Erweiterungsbauten (Anlage von Doppelgleisen, Bahnhofumbauten usw.) durchzuführen; es blieb ihr aber später eine Krisis, veranlaßt durch einen Rückgang des Verkehres und eine allzu große Ausgabenvermehrung, nicht erspart. Der Beweis ist seither geleistet worden, daß es möglich war, im Rahmen der bestehenden Organisation die erforderlichen Maßnahmen zu treffen, um das finanzielle Gleichgewicht wieder herzustellen und zudem die Mittel für die bedeutende Ausgabensteigerung, die aus der Erhöhung der Gehälter und Löhne für das Personal erwächst, zu sichern.

Im Anschlusse an die früheren Mitteilungen im Archiv (Jahrgänge 1904 und 1905) berichten wir über die wichtigeren Fragen, die während der zehnjährigen Periode die Verwaltung der Bundesbahnen beschäftigten.

1. Eisenbahnpolitische Fragen.

Mit der Übernahme der Jura-Simplon-Bahn ist der Bund in ihre Bauverpflichtungen zur Erstellung des S i m p l o n t u n n e l s eingetreten [1]). Die Konzession für die Bahnstrecke auf italienischem Gebiet war auf Grundlage des Staatsvertrages vom 25. November 1895 zwischen der Schweiz und Italien der Jura-Simplon-Bahn durch die Übereinkunft vom 22. Februar 1896 über Bau und Betrieb einer Eisenbahn durch den Simplon von der

---

[1]) Archiv, Jahrgang 1904, Seite 1286/1289.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:34 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

italienisch-schweizerischen Grenze bei Iselle und das zugehörige Pflichtenheft, ergänzt und teilweise abgeändert durch die Übereinkunft vom 2. Dezember 1899 zwischen der Schweiz und Italien, erteilt worden. Die Übertragung der Konzession auf den Bund als Rechtsnachfolger der Jura-Simplon-Bahn erforderte längere Verhandlungen; eine Konferenz in Rom im Januar 1903 bereitete den Abschluß der Übereinkunft zwischen Italien und der Schweiz vom 16. Mai 1903 vor, betreffend die Übertragung der von der italienischen Regierung der Jura-Simplon-Bahn erteilten Konzession für den Bau und Betrieb der Simplon-Bahn an die schweizerische Eidgenossenschaft, die von den Parlamenten Italiens und der Schweiz genehmigt wurde. Auf Grund dieser Staatsverträge haben die Verwaltungen der italienischen Staatsbahnen und der schweizerischen Bundesbahnen am 19. Februar 1906 Vereinbarungen getroffen über den Betrieb des internationalen Bahnhofes in Domodossola und über den Betrieb der Bahnstrecke von diesem Bahnhof bis zur Station Iselle durch die Bundesbahnen.

Der Bau der ersten Tunnels wurde im Frühjahr 1906 vollendet und die neue internationale Linie am 1. Juni 1906 dem Betrieb übergeben, nachdem das Ereignis Ende Mai und anfangs Juni in der Schweiz und in Italien mit großartigen Eröffnungsfesten gefeiert worden war, die in Lausanne, Genf, Sitten, Mailand und Genua stattfanden. Schon am 19. Mai hatte der König von Italien durch einen Besuch in Brig und Domodossola dem Unternehmen seine Sympathie bezeugt.

Der Versuch des elektrischen Betriebes der Tunnelstrecke ist gut gelungen. Der Personenverkehr war von Anfang an befriedigend, während der Güterverkehr trotz einer kleinen, anhaltenden Steigerung noch immer sehr zu wünschen übrig läßt (vgl. die Betriebsergebnisse auf Seite 843 ff.). Dessenungeachtet wird von der beteiligten schweizerischen Landesgegend und von Italien energisch auf den Ausbau des zweiten Tunnels gedrungen, der das zweite Gleise aufzunehmen hat. Die Bundesbahnverwaltung hat die zum Bau verpflichtete Baufirma, die Baugesellschaft für den Simplontunnel Brandt, Brandau & Comp. in Winterthur zur Ausführung angehalten; deren Weigerung führte zu einem Rechtsstreite, der zurzeit vor dem Bundesgericht geführt wird. Inzwischen sind von den Bundesbahnen alle Vorbereitungen getroffen worden, um die Ausschreibung der Bauarbeiten vorzunehmen und die Ausführung, wenn nötig, einer neuen Unternehmung zu übertragen. Die Schwierigkeiten liegen auf technischem und finanziellem Gebiet, indem die Bauunternehmung es für unmöglich erklärt, das Risiko für Ausführung des zweiten Tunnels nach dem Bauprogramm des Vertrages vom 15. April 1898 ohne Gefährdung des ersten Tunnels zu übernehmen, und ferner den in einem Nachtrag zum Bauvertrage vom 9. Oktober 1903 vereinbarten Kostenbetrag als viel zu niedrig bezeichnet.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:34 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Abgesehen von dieser Baufrage hat der Bau des Simplontunnels den Bundesbahnen eine Reihe wichtigster eisenbahnpolitischer Fragen gebracht. Es sind die Zufahrtslinien zum Simplon, die die Bundesbehörden mehrfach und intensiv beschäftigt haben. Seit langer Zeit bestanden die Bestrebungen für eine kürzere Verbindung des Simplons und des Genfer Sees mit Paris, die man durch eine Abkürzungslinie durch den Mont d'Or bei Vallorbe zu erreichen hoffte. Diesem Projekt (Frasne—Vallorbe) wurde in neuerer Zeit die Faucillebahn, mit Ausmündung auf Genf, entgegengesetzt. Es entwickelte sich ein lebhafter Interessenkampf zwischen den Kantonen Waadt und Genf. Als dritter Konkurrent kam der Kanton Bern dazu, der, unterstützt von der französischen Ostbahn, eine kürzere Verbindung für den Norden und Nordosten Frankreichs mit dem Simplon durch den Bau einer Abkürzungslinie Münster—Grenchen in Verbindung mit der in Ausführung begriffenen Lötschbergbahn erreichen wollte. Diese Bestrebungen bilden nach mehrfacher Richtung eine ernstliche Konkurrenz für die Bundesbahnen, die ihre Interessen nach Möglichkeit zu wahren suchten. Nach langen Verhandlungen wurde der Staatsvertrag zwischen Frankreich und der Schweiz über die Zufahrtslinien zum Simplon vom 18. Juni 1909 abgeschlossen, der am 29. Dezember 1909 durch Frankreich und am 30. Dezember 1909 durch die Schweiz ratifiziert worden ist.

Die Verhandlungen über diesen Vertrag hatten schon im Jahre 1908 begonnen; das für die in Bern zusammengetretene internationale Konferenz zwischen den Regierungen Frankreichs und der Schweiz vereinbarte Programm war in einer offiziellen Note vom Februar 1908 festgelegt. Von beiden Teilen wurde anerkannt, daß die Interessen beider Länder vollständige Befriedigung erhalten durch eine Lösung, die einerseits die Erstellung einer Abkürzungslinie von Frasne nach Vallorbe durch den Mont d'Or und andererseits den Bau einer neuen Bahn von Lons-le-Saunier nach Genf durch die Faucille in Aussicht nehme; die gleichzeitige Ausführung beider Linien erscheine allerdings nicht notwendig. Die Note sah ferner vor: den Rückkauf des der Gesellschaft der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn gehörenden Bahnhofes Genf-Cornavin und der Linie Genf-La Plaine durch die Schweiz oder durch den Kanton Genf, die Verpflichtung der Schweiz zum Bau einer Verbindungsbahn zwischen den Genfer Bahnhöfen Cornavin und Eaux-Vives für den Fall des Baues der Faucillebahn (die Kosten der Verbindungsbahn fallen ausschließlich zu Lasten der Schweiz, ebenso die des Stückes der Faucillebahn, das auf schweizerischem Gebiet liegt; an das französische Stück hat sie keinen Beitrag zu leisten), eine Verständigung über die Teilung des französischen Verkehrs nach dem Simplon zwischen den Linien auf dem rechten und auf dem linken Ufer des Genfer Sees, das

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:34 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Studium der Abkürzungslinien auf schweizerischem Gebiet, die sich aus der Herstellung der Linie Frasne—Vallorbe auf Grundlage des zwischen der Jura-Simplon-Bahn und der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn abgeschlossenen Vertrages vom 14. Oktober 1902 unter Berücksichtigung inzwischen eingetretener Preiserhöhungen ergeben. Am Schlusse des Programmes wurden noch erwähnt „alle anderen mit ihm in Verbindung stehenden Fragen", ohne daß über solche etwas Näheres bemerkt worden wäre.

Auf Grund dieses Programmes, das im Prinzip die Gleichberechtigung der beiden Projekte Frasne—Vallorbe und Faucille anerkannte, begannen am 16. März 1908 die Verhandlungen. In Genf waren die Hoffnungen nicht kleiner als in Lausanne, wenn auch die Linie Frasne—Vallorbe die historische Priorität besaß. Der Bundesrat gab seinen Delegierten Instruktionen im Sinne der offiziellen Note; sie sollten in gleicher Weise für Frasne—Vallorbe wie für das Faucille-Projekt eintreten. Die Vertretung Frankreichs dagegen versuchte zuerst die Faucille-Linie aus ihrer parallelen Stellung zu Frasne—Vallorbe wegzurücken und eine andere Gegenleistung der Schweiz für Frasne—Vallorbe vorzuschlagen, eine Abkürzungslinie M ü n s t e r – G r e n c h e n , die in der Folge immer mehr in den Mittelpunkt der Verhandlungen trat und schließlich ihre Vertagung nötig machte.

Formell begründete Frankreich die Aufwerfung der Frage Münster-Grenchen damit, es sei dies eine der im Programm vorbehaltenen, mit den anderen in Verbindung stehenden Fragen. Diese Forderung eines neuen Juradurchstiches hatte ihre Bedeutung für die Frage der Zufahrtslinien zum Simplon allerdings nicht erst in den kurzen Wochen zwischen der Vereinbarung der offiziellen Note und dem Beginn der Konferenz von 1908 erlangt; sie war vielmehr von langer Hand vorbereitet und in den offiziellen Kreisen des Kantons Bern wohl bekannt, da sie im Interesse der Lötschbergbahn lag.

Eine Ablehnung der Forderung Frankreichs wurde mit Rücksicht auf die übrigen Konferenzpunkte als untunlich erachtet. Dazu kam, daß der Bund die Lötschbergbahn zum Zwecke der Herstellung der Doppelspur im Tunnel mit 6 Millionen unterstützt und damit die eidgenössischen Interessen mit dem Schicksal des bernischen Alpendurchstiches verbunden hatte. Die Verkehrsteilung zwischen dieser nördlichen Zufahrtslinie zum Simplon und den Bundesbahnen mußte für die letzteren allerdings eine bedeutende Schädigung bringen, da der vermehrte Verkehr, den die französische Ostbahn bringen soll, den Ausfall nicht wettmachen kann. Für den Kanton Bern bedeutete die Sicherung des neuen Juradurchstiches mit der vorausgegangenen Vereinbarung über die Verkehrsteilung zwischen Münster—Grenchen und den Bundesbahnen einen eisenbahnpolitischen Erfolg. Allerdings mußte die direkte Fortsetzung von Münster—Grenchen nach Dotzingen

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:34 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

(—Lyß—Bern) aufgegeben werden; Verhandlungen hierüber sollen erst wieder aufgenommen werden, wenn es beide Regierungen verlangen. In der Folge ist die Linienführung Münster—Grenchen in eine solche Münster—Lengnau (—Biel) abgeändert worden.

Der Vertrag über die Zufahrtslinien regelt nun vorerst die Zufahrtslinie Frasne—Vallorbe und die mit ihr zusammenhängenden Fragen, sodann die Lötschbergzufahrt Münster—Lengnau und endlich die genferischen Eisenbahnfragen: Faucille, Rückkauf des Bahnhofes Genf-Cornavin und der Strecke Genf—La Plaine, die Verbindungsbahn zwischen den Genfer Bahnhöfen Cornavin und Eaux-Vives, die Frage der Verkehrsteilung und der Tarife.

Von den verschiedenen Projekten ist die Linie F r a s n e—V a l l o r b e im Bau begriffen. Die Entfernung Paris—Dijon—Pontarlier—Vallorbe—Lausanne—Mailand beträgt 850 km, 50 km weniger als Paris—Mailand über Basel-Gotthard und 99 km weniger als über die französische Hauptdurchgangslinie Paris—Mailand über den Mont-Cenis. Die alte Linie Paris—Lausanne über Pontarlier besitzt zudem eine Steigung bis zu 25 $^0/_{00}$, ihr höchster Punkt beträgt 1 014 m, starker Schneefall bringt jeden Winter Unterbrechungen des Betriebes. Diesen Nachteilen soll durch eine Abkürzung der Linie um etwa 17 km, eine Herabsetzung des höchsten Punktes auf 897 m über Meer und der Maximalsteigung auf 13 $^0/_{00}$ begegnet werden.

Die Bauarbeiten erfolgen unter den Bedingungen des seinerzeit zwischen der Jura-Simplonbahn und der P. L. M. abgeschlossenen Vertrages, abgeändert durch den zwischen den Bundesbahnen und der P. L. M. vereinbarten Nachtrag vom 7./8. Juni 1909. Der Bundesrat hat von Anfang an gegenüber dem Frasne-Vallorbe-Projekt eine wohlwollende Haltung eingenommen; schon in seiner Botschaft vom 9. Oktober 1902 über die Konzessionierung des auf schweizerischem Gebiete gelegenen Teilstückes der abgekürzten Linie sind die Gegenleistungen an die P. L. M. besprochen: der Umbau der Station Vallorbe zu einem internationalen Bahnhof und die Legung des zweiten Gleises auf der Strecke Vallorbe—Daillens. Die Doppelspur ist durch die Bundesbahnen bereits ausgeführt worden, die Bahnhoferweiterung Vallorbe in Ausführung begriffen. Mit Rücksicht auf die große Bedeutung, die der ohne jegliche Beihilfe Frankreichs gebaute Simplontunnel für dieses Land besitzt, kommt es sehr vorteilhaft zu einer wertvollen Zufahrtslinie. Abgelehnt wurde dessen weiteres Begehren, von Vallorbe eine zweite, doppelspurige Linie nach Bussigny zu bauen. Auf diese Sache ist erst wieder zurückzukommen, wenn beide Regierungen es verlangen.

Da Frasne—Vallorbe die kürzeste Linie zwischen Paris und Mailand bildet, so hat diese Linie jedenfalls Aussicht auf einen starken Personenverkehr. Eine nicht zu unterschätzende Bedeutung hat sie auch für Genf. Die vorgesehene Wiederherstellung der Abkürzung Bussigny—Morges bei der

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:34 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Einführung direkter Züge Paris—Genf wird nicht nur dem internationalen Verkehr zwischen Frankreich und dem Genfer See förderlich sein, sondern auch dem Verkehr Genf—Basel und Ostschweiz und umgekehrt zum Vorteil gereichen. Die Hoffnungen Genfs auf eine vertragliche Sicherung der Faucille-Linie sind dagegen nicht in Erfüllung gegangen. Mit dem Momente, da Frankreich Münster—Grenchen forderte, war das Schicksal der Faucille im Simplonvertrag entschieden. Frankreich hat nicht nur die erste Forderung der Schweiz abgelehnt, sich innerhalb einer Frist von 20 Jahren zum Bau der Faucille zu verpflichten, es hat sich ebenso entschieden geweigert, für die Herstellung dieser Linie dann besorgt zu sein, wenn der Nachweis der erfolgten Finanzierung erbracht sei; es hat überhaupt keine bestimmte Verpflichtung eingegangen. Es sind nur die Vorbedingungen geordnet für den Fall, daß die Faucillebahn einst verwirklicht werden soll: die Verbindungsbahn zwischen den Bahnhöfen in Genf ist zugesichert, die Betriebsfrage geregelt, die Tarifpolitik geordnet, die Verkehrsteilung vorgesehen. Unabhängig von der Faucillefrage ermöglicht der Vertrag m weiteren auch den freih ändigen Rückkauf des Bahnhofes Cornavin und der Linie der P. L. M. von Genf bis zur Grenze. Die Möglichkeit einer baldigen Regelung der Genfer Bahnhoffrage ist als Resultat der Konferenz besonders zu begrüßen; durch die 1911 begonnenen Verhandlungen zwischen dem Bundesrat, dem Staatsrat des Kantons Genf und der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn ist nicht nur der Rückkauf des Genfer Bahnhofs und der Linie Genf—La Plaine, sondern auch eine vom Bau der Faucillebahn unabhängige Herstellung der Verbindungslinie zwischen den Genfer Bahnhöfen der Verwirklichung näher gerückt.

Mit der dargestellten Lösung der Frage der Zufahrtslinien zum Simplon ist eine gewisse Verschiebung der eisenbahnpolitischen Lage der Schweiz eingetreten. Ein Teil des internationalen Verkehrs, der bisher ausschließlich der Gotthardroute zugefallen ist, wird seinen Weg über den Lötschberg und den Simplon nehmen. Dieser Route wird ganz zufallen der über Delle eingehende Verkehr nach Italien. Soweit für diesen Frankreich in Betracht kommt, insbesondere Nord- und Nordost-Frankreich, kann es sich darum handeln, der Schweiz neuen Verkehr zuzuführen; mit Rücksicht auf die Tarifverhältnisse der im Wettbewerb stehenden französischen Bahnen dürften sich aber kaum alle an eine solche Verkehrsverschiebung geknüpften Hoffnungen verwirklichen. Anders verhält es sich mit dem über Basel eingehenden Verkehr aus den Rheinlanden, aus Belgien und Holland. Vom bisherigen Gotthardverkehr wird ein Teil, der nach Turin und Genua bestimmte, an den Lötschberg-Simplon-Weg übergehen. Für die Schweiz im ganzen bedeutet das einen Verkehrsausfall, da der Weg Basel—Iselle auf Schweizer Gebiet rund 100 km kürzer ist als die Linie Basel—Chiasso. Zur

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:34 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Würdigung der verschiedenen für die Schweiz wichtigen Verkehrslinien sind folgende Entfernungen von Bedeutung: von der 372 km langen Strecke Basel—Gotthard—Mailand liegen 320 km auf Schweizer Gebiet, von der Strecke Delle—Lötschberg—Simplon—Mailand nur 285 km (von Vallorbe—Lausanne—Mailand gar nur 213 km). Der Gotthardweg Basel—Mailand besitzt nun den großen Vorteil, daß sein höchster Punkt nur 1 155 m erreicht und dessen Juraübergang mit dem neuen Hauenstein-Basistunnel nur 452 m, während der Simplon allerdings nur 705 m hat, dagegen der Lötschberg 1 244. Die Steigungsverhältnisse sind somit für den Gotthard viel günstiger und die Bundesbahnen haben den Wettbewerb nicht zu fürchten, wenn der zurzeit bestehende Konkurrenzvertrag vom 13. Mai/27. Juni 1911 nicht erneuert werden sollte. Besondere Erwähnung verdient, daß auch nach dem genannten Vertrag der Güterverkehr von Basel nach dem Lötschberg-Simplon nicht etwa über Münster—Grenchen, sondern über die Bundesbahnlinie Olten—Bern geführt wird. Wenn somit die Berner Alpenbahn-Gesellschaft die Lötschbergbahn baut mit einem Tunnel von 14,536 km zum Kostenvoranschlagvon 89 Millionen[1]), so erreicht sie nur eine Abkürzung von 26 km und hat eine Maximalhöhe von 1 244 m; die 13 km lange Strecke Münster-Lengnau mit einem Tunnel von 8,560 km und einem Aufwand von 20 Millionen erzielt nur eine Abkürzung von 16 km bei einer Maximalhöhe von 545 m. Ihre Konkurrenzfähigkeit gegenüber den Bundesbahnen ist somit nicht so bedeutend, wie vielfach angenommen wurde.

Gefährlich könnte den Bundesbahnen der Wettbewerb der Faucillebahn werden. Sie soll in erster Linie für die Richtung Genf—Paris Verbesserung bringen; ihre Mehrlänge von 43 km gegenüber Frasne—Vallorbe soll aufgewogen werden durch günstige Steigungsverhältnisse, die nach dem früheren Projekte erreicht werden sollten durch drei Tunnel von 6,4, 11,4 und 15 km Länge, was den großen Kostenaufwand von 140 Millionen erfordern würde. Da der Kanton Genf als der Hauptbeteiligte nur eine Beihilfe von 20 Millionen gewähren will, so ist die Geldbeschaffung unsicher; zurzeit ist man bestrebt, eine billigere Trasse ausfindig zu machen. Für den Fall, daß die Faucillebahn zusammen mit der Verbindungsbahn in Genf ihre Fortsetzung in den bestehenden Bahnlinien nördlich und südlich des Genfer Sees findet, ist die Verkehrsteilung durch den Staatsvertrag vom 18. Juni 1909 in einer annehmbaren Weise geregelt. Es ist aber zu befürchten, daß der Bau der Faucillebahn eine Weiterführung durch eine Montblancbahn hervorrufen würde; damit wäre Genf von den schweizerischen Verkehrsinteressen vollständig abgelöst und nur noch Durchgangsstation einer französischen Bahnlinie.

---

[1]) Nach neueren Mitteilungen 132 Millionen.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:34 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die dargestellten Verhältnisse waren der Grund, warum der Abschluß des französisch-schweizerischen Vertrages nicht überall mit Befriedigung aufgenommen worden ist. Seine Genehmigung ist erfolgt als Konsequenz des Baues des Simplontunnels, der auf Verlangen der Westschweiz durch das Rückkaufsgesetz von 1897 und die Verstaatlichung der Jura-Simplon-Bahn festgelegt war.

Durch diesen Vertragsabschluß ist auch eine neue Abweichung von dem Grundsatz geschaffen, daß zufolge der Verstaatlichung die Herstellung neuer Hauptbahnen Sache der Bundesbahnen sein sollte. Der Bau der Lötschbergbahn durch die Berner Alpenbahngesellschaft war nicht zu hindern, nachdem die Konzession für diese vom Kanton Bern gestützte Linie schon vor dem Erlaß des Rückkaufsgesetzes erteilt worden war. Nachdem die Bundesbahnen mit Bericht vom 8. Juni 1906 an den leitenden Ausschuß der Lötschbergbahn die Erklärung abgegeben hatten, daß sie die Ausführung der Linie für verfrüht erachten, hatte der Kanton Bern die Gründung einer Gesellschaft, bei der er Hauptaktionär war, energisch in die Hand genommen und die Bundesversammlung gewährte dieser mit Beschluß vom 24. September 1907 eine Beihilfe von 6 Millionen, damit der Lötschbergtunnel zweispurig angelegt werden könne. Die Betriebseröffnung ist für 1913 in Aussicht genommen; die Linie soll elektrisch betrieben werden. Sie wird nicht nur für den Kanton Bern, sondern für die ganze Nordwestschweiz von großem volkswirtschaftlichen Nutzen sein. Ihre Konkurrenzstellung gegenüber den Bundesbahnen ist dadurch noch erheblich gestärkt worden, daß die Abkürzungslinie Münster—Grenchen (sowie Lengnau—Biel) ebenfalls der Berner Alpenbahngesellschaft zur Ausführung überlassen worden ist. Diese 16 km lange Bahn stellt eine kürzere Verbindung von Delle und Basel über Biel nach Bern und dem Lötschberg dar. Deren Bau hat begonnen und der Betrieb soll ebenfalls 1913 eröffnet werden. Unter den obwaltenden Umständen haben die Bundesbahnen mit der Berner Alpenbahngesellschaft sowohl für die Linie Münster—Lengnau als auch für die Lötschbergbahn Verträge über die Verkehrsteilung vereinbart[1]). Auch der Betrieb der mitten im Bundesbahnnetz liegenden Strecke Münster—Grenchen wird den Bundesbahnen übertragen werden.

Eine ebenso wichtige Abweichung von dem Grundsatz einer zielbewußten Verstaatlichung wurde zugunsten einer Ostalpenbahn geschaffen, indem die Bundesversammlung am 26. September 1907 folgenden Beschluß über die künftige Konzessionserteilung für Haupt- und Nebenbahnen faßte:

„Die Bundesversammlung, nach Kenntnisnahme eines Berichts des Bundesrates vom 10. Dezember 1904, beschließt:

[1]) Vgl. S. 844.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:34 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Vom Berichte des Bundesrates wird in folgendem Sinne Vormerk genommen:

Die Bundesversammlung erachtet eine Gesetzesrevision als unnötig und betrachtet diese Angelegenheit als erledigt, indem sie auf Grund der dermaligen Bundesgesetzgebung von folgenden Erwägungen ausgeht:

1. Das Bundesgesetz über Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen vom 23. Dezember 1872, Art. 3, begünstigt die Erteilung von Eisenbahnkonzessionen. Die Bundesversammlung ist aber befugt, auch dann eine Konzession zu verweigern, wenn andere Gründe als die Wahrung der militärischen Interessen es rechtfertigen.

2. Art. 3 des Bundesgesetzes vom 23. Dezember 1872 schließt nicht aus, daß der Bau und Betrieb von Bahnen, welche als Hauptbahnen erklärt werden, nicht mehr konzessioniert, sondern im Sinne von Art. 4 des Rückkaufgesetzes vom 15. Oktober 1897 den schweizerischen Bundesbahnen übertragen wird.

Falls der Bund den Bau einer Hauptbahn, welche berufen ist, namhaften volkswirtschaftlichen Interessen zu dienen, ablehnt, so kann die Bundesversammlung die Konzession für dieselbe erteilen; hierbei wird sie die Konzessionsdauer, sowie die Fristen und Bedingungen des Rückkaufs zugunsten der Bundesbahnen nach freiem Ermessen festsetzen.

3. Für die Erteilung von Konzessionen für den Bau und Betrieb von Nebenbahnen sind auch in Zukunft einzig die in Ziffer 1 festgestellten Grundsätze des Bundesgesetzes vom 23. Dezember 1872 maßgebend.

4. Die in Ziffer 2 aufgestellten Grundsätze über Konzessionsverweigerung finden gemäß den Bestimmungen der sachbezüglichen Bundesgesetzgebung (Art. 3 des Bundesgesetzes von 23. Dezember 1872, Art. 5 des Bundesgesetzes vom 22. August 1878 und Art. 49 des Bundesgesetzes vom 15. Oktober 1897) auf den Bau und Betrieb einer Ostalpenbahn keine Anwendung."

Wenn durch diesen Beschluß der Grundsatz aufgestellt ist, daß der Bau neuer Hauptbahnen künftig in der Regel Sache der Bundesbahnen sein und sie Privatgesellschaften nur überlassen werden soll, falls der Bund die Ausführung ablehnt, so wird dagegen für eine Ostalpenbahn freie Entschließung der Bundesversammlung vorbehalten. Es ist zu hoffen, daß gleichwohl der Bund die zugunsten einer Ostalpenbahn bestehende Verpflichtung so einlösen wird, daß er deren Bau und Betrieb selbst übernimmt. Zurzeit bestehen wichtige Meinungsverschiedenheiten über die Wahl des östlichen Alpenüberganges. Der Kanton Graubünden tritt energisch für den Splügen ein, während vom Kanton Tessin und von anderer Seite mit gleicher Entschiedenheit für die Greina Stellung genommen wird, welches Projekt in Biasca an die Gotthardbahn anschließen und daher die Bundesbahnen bedeutend weniger schädigen würde. Italien hat sich zum größten Teil für den Splügen ausgesprochen, indem es darauf hinweist, daß die Strecke auf italienischem Gebiet beim Splügenprojekt (Chiabenna—Mailand) 117 km lang ist, bei der Greina nur 52 km (Chiasso—Mailand), daß es daher mit einer größeren Summe von Interessen beim Splügen beteiligt ist.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:34 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

2. Bahnbau.

Von der Jura-Simplonbahn haben die Bundesbahnen die wichtige Aufgabe der Vollendung des Simplontunnels übernommen. Trotz sehr großer Schwierigkeiten ist der Bau des 1. Tunnels von der Bauunternehmung des Simplontunnels, Brandt, Brandau & Comp. in Winterthur, glücklich zu Ende geführt worden. Seine Baukosten betragen rund 77 Millionen Frcs., wovon 8 Millionen durch Subventionen gedeckt wurden. Von dieser Summe waren 47 Millionen bis Ende 1903 von der Jura-Simplonbahn ausgegeben. Der Kostenvoranschlag hatte sich mit Inbegriff des auf 15 Millionen berechneten 2. Tunnels auf 70 Millionen belaufen. Über den Bau des 2. Tunnels, der im Bauvertrag vom 15. April 1898 inbegriffen ist, konnte wie oben bemerkt [1]), bisher mit der Baugesellschaft eine Einigung nicht erzielt werden. Der zweite Tunnel ist zur Aufnahme des zweiten Gleises bestimmt, indem der erste Tunnel mit Ausnahme einer Ausweichestation in der Mitte eingleisig gebaut ist. Die den heutigen Verhältnissen angepaßte Kostenberechnung der Bundesbahnen für den 2. Tunnel beläuft sich auf 34½ Millionen. Wenn diese eingehalten werden könnte, so würde die Ausgabe für den gesamten Tunnelbau rund 102½ Millionen betragen und den ursprünglichen Kostenvoranschlag um 32½ Millionen übersteigen.

Die bisherigen Betriebsergebnisse der Simplonbahn sind folgende:

	Betriebseinnahmen Frcs.	Betriebsausgaben Frcs.	Überschuß der Betriebseinnahmen Frcs.	Ausfall der Gewinn- und Verlustrechnung Frcs.
1906	590 796	642 868	— 52 072	1 391 490
1907	1 000 879	1 138 319	— 137 440	2 418 683
1908	1 053 639	1 180 989	— 127 350	2 429 870
1909	1 132 033	1 131 569	464	2 313 723
1910	1 279 626	1 124 206	155 420	2 157 463

Von 1902 bis Ende 1911 ist neben der Vollendung des 1. Simplontunnels als neue Strecke der Bundesbahnen der Rickentunnel erbaut worden. Zu dessen Anlage hat sich der Bund durch Eintritt in die Verpflichtungen des Vertrages vom 7. Oktober 1901 zwischen dem Kanton St. Gallen und der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen anläßlich des Rückkaufes der letzteren (Bundesbeschluß vom 19. Dezember 1901) verpflichtet. Die 14 km lange Linie (Tunnellänge 8,6 km) war im Vertrage vom 7. Oktober 1901 auf 11 Millionen und bei der ersten Krediterteilung

[1]) Vgl. S. 829.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:34 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

durch den Verwaltungsrat vom 22. April 1903 auf 11,8 Millionen veranschlagt; der Bau begann 1904 und wurde Ende September 1910 vollendet, so daß der Betrieb am 1. Oktober 1910 eröffnet werden konnte. Bei der Bauausführung zeigten sich unvorhergesehene Schwierigkeiten, herrührend von der Beschaffenheit des zu durchbohrenden Berges, unter anderem starke Ausströmung von Grubengas, das brennend erhalten werden mußte. Die mit der Bauunternehmung entstandenen Abrechnunsganstände sind noch nicht erledigt; die Baukosten werden aber mindestens den Betrag von 15 Millionen erreichen.

In Angriff genommen ist die Verlängerung der schmalspurigen Brünigbahn (Luzern—Brienz) bis Interlaken (Brienzer Seebahn). Diese Fortsetzung bezweckt die Ausfüllung einer Lücke im schweizerischen Eisenbahnnetz, die sich namentlich für den Touristenverkehr unangenehm bemerkbar macht, indem die Verbindung zwischen Luzern und dem Berner Oberland auf eine Länge von 21 km nur durch Dampfboote vermittelt wird. Nachdem der Kanton Bern sich bereit erklärt hatte, sich an dem anfänglich zu erwartenden Betriebsausfall auf die Dauer von 10 Jahren mit einem jährlichen Beitrag von 40 000 Frcs. zu beteiligen, wurde der Bau durch die Bundesbahnen mit Bundesgesetz vom 17. Dezember 1907 beschlossen und für die Ausführung ein Kredit von 5 500 000 Frcs. bewilligt, der mit Rücksicht auf einen allfälligen späteren Umbau auf Normalspur um eine Million erhöht werden mußte. Leider haben sich die Vorbereitungen für den Bau sehr verzögert. Die Ausarbeitung der endgültigen Pläne ging langsam vor sich, gegen die Linienführung wurden von der beteiligten Landesgegend viele Einsprachen erhoben, ebenso von der Dampfschiffahrtsgesellschaft des Thuner und Brienzer Sees, die den Wettbewerb der Bahn tunlichst lange hinauszuschieben suchte. Erst im Frühjahr 1912 ist die Plangenehmigung durch die Aufsichtsbehörde für die ganze Linie erfolgt und es kann endlich die Vergebung der Arbeiten durchgeführt werden.

Eine weitere wichtige Verbesserung des Bundesbahnnetzes wird erreicht mit der Ersetzung des bestehenden Hauensteintunnels der Linie Basel—Olten durch einen neuen Basistunnel (Baulänge 8 148 m), der das Maximalgefälle von 26‰ auf 10,5‰ herabsetzt. Diese Änderung ist von der Bundesversammlung mit Beschluß vom 20. Juni 1910 genehmigt und hierfür ein Kredit von 24 Millionen bewilligt worden, nachdem der Nachweis erbracht war, daß die Verzinsung und Tilgung der Bausumme durch die zu erwartenden Ersparnisse bei dem Betrieb der Strecke gedeckt werden. Die Vergebung des Tunnelbaues ist am 14. Januar 1912 erfolgt; als Vollendungstermin sind fünf Jahre bestimmt. Die Herstellung dieses Tunnels wird die Konkurrenzfähigkeit der Gotthardroute wesentlich heben und um so wirksamer sein, da auch der elektrische Betrieb, vorerst der

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:34 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Bergstrecke Erstfeld—Biasca mit ihren vielen Kehrtunneln, für die nächste Zeit in Aussicht genommen ist. Die erforderlichen Wasserkräfte in den Kantonen Uri und Tessin sind seit 1907 und 1909 gesichert.

Sodann hat der Ausbau der bestehenden Linien während der 10 Jahre ganz erhebliche Fortschritte gemacht. Die Doppelspur, deren Durchführung auf allen Hauptlinien beabsichtigt war, ist auf folgenden Abschnitten fertiggestellt worden:

Kreis I:

Linie Lausanne—Brig: Villeneuve—Aigle—St. Maurice—Martigny;
Linie Lausanne—Vallorbe: Daillens—Vallorbe;
Linie Lausanne—Bern: La Conversion (bei Lausanne)—Chexbres—Palézieux—Vauderenz—Siviriez.

Kreis II:

Linie Basel—Delle: Basel—Delsberg (zum Teil);
Linie Bern—Thun: Ostermundigen—Gümligen;
Linie Olten—Luzern: Aarburg—Sursee.

Kreis III:

Linie Basel—Brugg: Brugg—Stein—Säckingen (Bötzbergbahn).

Kreis IV:

Linie Winterthur—Frauenfeld—Romanshorn;
Linie St. Gallen—Rohrschach: zweispuriger Tunnel St. Gallen—St. Fiden.

Weitere Strecken der Linie Winterthur—St. Gallen sind in Vorbereitung.

Folgende bedeutende Bahnhofumbauten sind in der Hauptsache vollendet: Lausanne (mit Ausnahme des Aufnahmegebäudes), Basel, Bern (Rangier- und Rohmaterialienbahnhof), St. Gallen (mit Ausnahme des Aufnahmegebäudes). Vorbereitet sind und demnächst ausgeführt werden neue Bahnhöfe in Vallorbe, Brig, Biel, Thun, Brugg, Schaffhausen und Chur.

Dazu kommen: eine Reihe von Umbauten und Erweiterungen mittlerer und kleinerer Bahnhöfe und Stationen; die Anlage neuer Eisenbahnbrücken bei Brugg, Wettingen, Müllheim; der Bau einer neuen Maschinenwerkstätte bei Zürich. Die Ersetzung einer großen Zahl von Straßenübergängen in Schienenhöhe durch Unter- oder Überführungen.

Diese Bauten haben einen großen Kostenaufwand erfordert; das Anlagekapital der Bundesbahnen für Bahnanlage und feste Einrichtungen mit Inbegriff der unvollendeten Bauobjekte, das nach Abschluß der Verstaatlichung der Hauptbahnen ohne Gotthardbahn Ende 1903 781 526 304 Franken betragen hat und zuzüglich des Anlagekapitals der Gotthardbahn bei deren Übergang an den Bund im Betrage von 147 148 070 Frcs. zu-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:34 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

sammen 928 674 374 Frcs., beläuft sich Ende 1911 auf 1 078 608 401 Frcs. der Zuwachs somit auf 149 934 027 Frcs.

Ferner ist der Wert des Rollmaterials zufolge der Neuanschaffungen von Lokomotiven und Wagen (Personen-, Gepäck- und Güterwagen) im gleichen Zeitraum von 122 617 811 Frcs. und zuzüglich der Gotthardbahn mit 27 635 078 Frcs., von 150 252 889 Frcs. auf 226 026 595 Frcs. gestiegen, somit Zuwachs 75 773 706 Frcs. (vergl. die näheren Angaben über den Bestand des Rollmaterials auf Seite 847) und der Bestand an Mobiliar und Gerätschaften von 11 462 811 Frcs. und zuzüglich Gotthardbahn mit 3 425 663 Frcs. von 14 888 474 Frcs. auf 21 129 959 Frcs., somit Zuwachs 6 241 485 Frcs. Die Gesamtausgaben der Bundesbahnen zu Lasten des Baukontos haben daher bis Ende 1911 231 949 218 Frcs. betragen.

3. Bahnbetrieb.

Die Organisation des Betriebsdienstes, die im Jahrgange 1904 des Archivs dargestellt worden ist, hat keine Änderung erfahren. Einer Anregung der Generaldirektion und des Verwaltungsrates vom 10. Juli 1908, die Vollziehungsverordnung zum Rückkaufsgesetz in der Richtung zu verbessern, daß zur Entlastung der Generaldirektion deren Mitgliederzahl von fünf auf sieben zu erhöhen sei, um gleichzeitig eine Trennung der Oberleitung des Betriebsdienstes in eine Abteilung für Fahrdienst (Dampfbetrieb und elektrische Zugförderung) und Telegraphendienst sowie in eine Abteilung für den Zugs- und Expeditionsdienst durchzuführen und dem Vorsitzenden nur die allgemeine Geschäftsleitung und die Behandlung der eisenbahnpolitischen Fragen zuzuweisen, unter Entbindung von den Geschäften eines besonderen Departements, wurde vom Bundesrate keine Folge gegeben. Damit fiel auch die in Aussicht genommene Erhöhung der Kompetenzen der einzelnen Departements der Generaldirektion, der Kreisdirektionen und der Oberbeamten dahin. Eine lebhafte Kritik der bestehenden Organisation durch das Parlament und die Presse setzte ein, bestimmte praktische Vorschläge wurden aber nicht gemacht; die unfruchtbare Erörterung verlief im Sand und die Frage der Reorganisation der Bundesbahnverwaltung ist heute noch ungelöst. Die Aufgabe ist um so schwieriger, da nicht nur die betriebstechnischen Gesichtspunkte in Betracht kommen, sondern auch die politischen Gegensätze der Zentralisation und Dezentralisation. Wie die Organisation von 1897 auf einem Kompromiß der widerstreitenden Auffassungen beruht, wird auch jede künftige Änderung eine Ausgleichung versuchen müssen. Nicht zu übersehen ist, daß die Hochflut der Kritik mit der vorübergehenden ungünstigen Geschäftslage der Bundesbahnen zusammenfiel und mit ihrer Verbesserung sofort abnahm. Damit soll nicht etwa gesagt sein, daß nicht Verbesserungen der bestehenden

Generated on 2019-07-31 14:35 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Einrichtungen angezeigt seien; bestritten ist nur die Richtung, nach der diese vorzunehmen sind.

Das von den Bundesbahnen betriebene Eisenbahnnetz ist seit der Verstaatlichung der Gotthardbahn in fünf Kreise eingeteilt. Die Länge der diesen Kreisen zugewiesenen Linien beträgt Ende 1911:

	Baulänge km	Betriebslänge km
Kreis I	643,207	657,158
„ II	615,011	620,975
„ III	736,445	757,528
„ IV	428,766	432,958
„ V	272,537	275,150
	2 695,966	2 743,769

Die ungleiche Zusammensetzung der Kreise ist darauf zurückzuführen, daß bei deren Bildung die Abgrenzung der Netze der verstaatlichten Privatbahnen nur soweit durchaus nötig geändert wurde; die Linien der Gotthardbahn sind im Kreise V vereinigt. Gemäß der Vollziehungsverordnung zum Rückkaufsgesetz vom 7. November 1899 und ihrem Nachtrag vom 4. Dezember 1908 umfassen die Kreise folgende Bahnstrecken:

Kreis I mit Sitz in Lausanne:

1. Genf—Lausanne—St. Maurice—Iselle (—Domodossola).
2. St. Maurice—Bouveret(—St. Gingolph).
3. Lausanne— Yverdon—Neuenburg—Biel.
4. Neuenburg—Auvernier—Verrières(—Pontarlier).
5. Cossonay—Vallorbe(—Pontarlier).
6. Le Pont—Vallorbe.
7. Lausanne—Freiburg—Bern.
8. Lausanne—Palézieux—Payerne—Lyß.
9. Yverdon—Payerne—Freiburg.

Kreis II mit Sitz in Basel:

1. Basel—Olten—Zofingen—Luzern (die Bahnhöfe Basel, Olten und Luzern und die Station Zofingen inbegriffen).
2. Olten—Bern—Thun—Scherzligen (Bahnhof Bern inbegriffen).
3. Basel—Delsberg—Biel—Bern.
4. Delsberg—Pruntrut—Delle.
5. Soncebez—La Chaux de Fonds.
6. Basel—Landesgrenze bei St. Ludwig.
7. Basel Schweiz. Bahnhof bis Basel Bad. Bahnhof (Verbindungsbahn).
8. Pratteln—Schweizerhalle.
9. Olten—Biel (Bahnhof Biel inbegriffen).
10. Herzogenbuchsee—Neu Solothurn—Lyß (Station Lyß inbegriffen).
11. Bern—Gümligen—Langnau—Luzern.
12. Luzern—Brünig—Meiringen—Brienz.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:35 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Kreis III mit Sitz in Zürich:

1. Zürich—Turgi—Brugg—Aarau—Olten (Bahnhof Zürich inbegriffen).
2. Brugg—Pratteln(—Basel).
3. Aarau—Suhr—Zofingen.
4. Aarau—Wohlen—Immensee.
5. Wohlen—Brugg.
6. Wohlen—Bremgarten.
7. Turgi—Waldshut.
8. Zürich—Winterthur.
9. Zürich—Wädenswil—Ziegelbrücke—Sargans(—Chur).
10. Ziegelbrücke—Näfels—Glarus—Linthal.
11. Weesen—Glarus.
12. Zürich—Wallisellen—Rapperswil—Ziegelbrücke (Bahnhof Rapperswil inbegriffen).
13. Zürich—Oerlikon(—Niederglatt)—Bülach—Eglisau—Schaffhausen (Bahnhof Schaffhausen inbegriffen).
14. Bülach—Otelfingen—Wettingen.
15. Winterthur—Koblenz—Stein.
16. Aarau—Suhr—Othmarsingen—Wettingen.
17. Wettingen—Oerlikon.
18. Oberglatt—Niederweningen.
19. Zürich—Thalwil—Zug—Luzern (Bahnhof Zug inbegriffen).
20. Zürich—Affoltern—Zug.
21. Zürich—Meilen—Rapperswil.
22. Zürich—Bassersdorf—Winterthur.
23. Effretikon—Hinwil.

Kreis IV mit Sitz in St. Gallen:

1. (Zürich—)Winterthur—Romanshorn (Bahnhof Winterthur inbegriffen).
2. Rorschach—Romanshorn—Konstanz.
3. Winterthur—Schaffhausen.
4. Winterthur—Etzwilen—Singen.
5. Etzwilen—Konstanz.
6. Schaffhausen—Etzwilen.
7. (Zürich—)Winterthur—St. Gallen—Rorschach.
8. Rorschach—Buchs—Sargans—Chur (Station Sargans inbegriffen).
9. Sulgen—Gossau.
10. Wil—Ebnat.
11. Wattwil—Uznach(—Rapperswil).
12. Dampfschiffahrt auf dem Bodensee.

Kreis V mit Sitz in Luzern:

1. Luzern—Immensee—Goldau (Station Immensee und Bahnhof Goldau inbegriffen).
2. Zug—Goldau.
3. Goldau—Brunnen—Erstfeld—Biasca—Bellinzona.
4. Bellinzona—Lugano—Chiasso.
5. Bellinzona—Giubiasco—Pino (—Luino).
6. Bellinzona—Giubiasco—Locarno.

Die Bundesbahnen betreiben außerdem die von ihnen laut Vertrag vom 2. Juli 1903 gepachtete Linie Vevey—Chexbres (7,825 km) und folgende, ausländischen Bahnen angehörende Anschlußstrecken: Mitte Rhein—Walds-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:35 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

hut (Großherzoglich Badische Staatsbahnen, 1,743 km), Vallorbe Grenze—Pontarlier (Paris-Lyon-Mittelmeerbahn 34,053 km), sowie Delle Grenze—Delle (P. L. M., 440 m).

Auf den den italienischen Staatsbahnen gehörenden Strecken: Iselle—Domodossola (19,068 km) und Pino—Luino (14,640 km) besorgen die Bundesbahnen den Zug- und Fahrdienst.

Außerdem betreibt die Bundesbahnverwaltung zufolge Eintritts in die von der Jura-Simplonbahn abgeschlossenen Betriebsverträge die Nebenbahnen: Bière—Apples—Morges, Bulle—Romont, Cossonay Bahnhof—Stadt, die Traverstalbahn und Visp—Zermatt (zusammen 95,697 km), sowie laut den Verträgen vom 9. August 1904 und 26. Oktober 1905 die Linie Nyon—Crassier der Bahngesellschaft Nyon-Crassier (5,941 km) und die anschließende Linie Crassier—Divonne—les Bains der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn (3,202 km). Bis Ende 1908 haben die Bundesbahnen auch die im Eigentum einer besonderen Bahngesellschaft stehende Linie Martigny—Châtelard—Vallorcine (2,498 km) sowie bis 7. Juli 1910 die Bahn Pruntrut—Bonfol (10,892 km) betrieben. Der Betrieb der Bahn Wald—Rüti (6,570 km) wird von den Bundesbahnen nur zum Teil geführt, indem seit 1906 die Besorgung des Zug- und Fahrdienstes der Tößtalbahn übertragen ist.

Seit dem 3. Oktober 1910 betreiben die Bundesbahnen auch die der Bodensee-Toggenburgbahn gehörende Linie Romanshorn—St. Gallen—Wattwil (53,208 km) laut Vertrag vom 18./21. Juni 1910.

Die Bundesbahnen besorgen sodann den Betriebsdienst für andere Bahnverwaltungen auf einer großen Zahl von B a h n h ö f e n u n d S t a t i o n e n , die von letzteren m i t b e n u t z t werden. Die Bedingungen der Mitbenutzung sind für die anschließenden Nebenbahnen im Sinne des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 über den Bau und Betrieb von Nebenbahnen sehr günstig; in den meisten Fällen finden die Bundesbahnen kaum Deckung für die ihnen aus der Dienstbesorgung für die Nebenbahnen erwachsenden Mehrkosten. Ende 1911 haben 83 Anschluß- und Mitbenutzungsverhältnisse bestanden. Die an die Bundesbahnen zu leistenden Entschädigungen, mit Inbegriff der von anschließenden Hauptbahnen zu vergütenden, betrugen rund 3½ Millionen Frcs., während sie selbst für die Mitbenutzung von 14 fremden Gemeinschaftsstationen rund 2 Millionen zu bezahlen hatten. Die von den Hauptbahnen zu entrichtenden Beträge bieten vollen Ersatz für die erwachsenden Kosten.

a) Betriebseinnahmen.

Die T a r i f e für den Personen- und Güterverkehr beruhen auf den Vorschriften des Bundesgesetzes über das Tarifwesen der schweizerischen

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:35 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Bundesbahnen vom 27. Juni 1901 (Archiv 1905, Seite 109 u. f.). Dieses Gesetz ist unverändert in Kraft geblieben. Zur Zeit des Stillstandes der Betriebseinnahmen und der großen Steigerung der Betriebsausgaben wurde vom Verwaltungsrat mit Vorlage vom 29. September 1909 eine mäßige Erhöhung der Personentarife vorgeschlagen, jedoch nur für die verhältnismäßig sehr niedrigen Hin- und Rückfahrttaxen. Diese sollten erhöht werden

für die	I.	Wagenklasse	von	15,6	Cts.	auf	16,6 Cts.
	II.	,,	,,	10,0	,,	,,	11,0 ,,
	III.	,,	,,	6,5	,,	,,	7,3 ,,

für das Kilometer Bahnlänge.

Diese Ansätze entsprechen einer Ermäßigung auf der doppelten einfachen Taxe von 20 % für die erste, 25 % für die zweite und 30 % für die dritte Wagenklasse. Die voraussichtliche Mehreinnahme wurde mit Berücksichtigung der Einwirkung der Maßnahme auf die festen Lust- und Rundfahrbilletts, die Streckenabonnements und die Generalabonnements auf 4 Millionen berechnet.

Der Bundesrat schloß sich dem Vorschlage der Bundesbahnverwaltung an und legte der Bundesversammlung mit Botschaft vom 3. Dezember 1909 den Entwurf eines Bundesgesetzes vor. Die vorberatenden Kommissionen der Räte verschoben aber die Behandlung der Vorlage, die mehrfachen Widerspruch hervorrief, von einer Sitzung zur anderen; es wurde auch der Einwand erhoben, vor einer Tariferhöhung müsse der Versuch gemacht werden, durch eine Reorganisation der Verwaltung Ersparnisse im Betrieb zu erzielen, vorher könne dem Volke eine Taxerhöhung nicht zugemutet werden. Es ist kaum anzunehmen, daß eine Änderung sobald eintreten werde, nachdem sich die finanzielle Lage der Bundesbahnen wieder günstiger gestaltet hat.

Von Einfluß auf die Betriebseinnahmen sind die mit anderen Bahnverwaltungen abgeschlossenen Konkurrenzverträge. Grundsätzlich ist der Wettbewerb mit anderen Schweizer Bahnen durch Art. 21 des Tarifgesetzes vom 27. Juni 1901 geordnet (Archiv 1905, Seite 117/119). Eine große Zahl von Verträgen ist auf dieser Grundlage abgeschlossen worden, wobei den Anschlußbahnen ein über die gesetzlichen Forderungen hinausgehendes Entgegenkommen gezeigt wurde. Der wichtigste Konkurrenzvertrag ist der mit der Berner Alpenbahngesellschaft (Lötschbergbahn) vereinbarte, vom 20. August 1911, der unter Verzicht auf den Vorbehalt, der die Bundesbahnen von den Verbindlichkeiten des genannten Art. 21 befreit, falls wichtige Interessen derselben verletzt werden, der Lötschbergbahn eine erhebliche Beteiligung an dem Verkehr aus Frankreich und Deutschland nach Italien zusichert; der über Delle eingehende Verkehr nach Italien fällt der neuen Linie ganz zu, der über Basel eingehende, insoweit er nach Turin und Genua bestimmt ist; am schweizerisch-

Generated on 2019-07-31 14:35 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

italienischen Verkehr ist die Lötschberg-Simplonroute ebenfalls in erheblichem Maße beteiligt. In gleich weitgehender Weise begünstigt der Konkurrenzvertrag vom 3. Juni 1909 die von der Berner Alpenbahngesellschaft herzustellende Abkürzungslinie Münster—Lengnau.

Auf den Ausbau der Personen- und Gütertarife durch Ausnahmetarife ist hier nicht näher einzugehen. Die Bundesbahnen berücksichtigten bei den Personentarifen die besonderen Erfordernisse des Touristenverkehrs und folgten im Güterverkehr tunlichst der Entwicklung bei den deutschen Bahnverwaltungen. Die Vertretung der Bundesbahnen in der ständigen Tarifkommission erleichtert diese Anlehnung ganz bedeutend. Es versteht sich von selbst, daß den internationalen Beziehungen im Tarifwesen wie im Fahrplanwesen fortwährend alle Aufmerksamkeit geschenkt wurde.

Neben der Teilnahme an den regelmäßigen Konferenzen zur Behandlung der laufenden Verbandsgeschäfte ist noch hervorzuheben die Vertretung der Bundesbahnen bei folgenden in Bern abgehaltenen internationalen Konferenzen: Revisionskonferenz im Juli 1905 für das internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, Konferenz vom Mai 1911 für ein internationales Übereinkommen über den Reisenden- und Gepäckverkehr, Konferenzen vom Mai 1907 und vom Oktober 1911 für die technische Einheit.

Im Juli 1910 wurde die achte Sitzung des internationalen Eisenbahnkongresses (Association du Congrés international des chemins de fer) in Bern abgehalten; die Geschäftsleitung war der Generaldirektion der Bundesbahnen übertragen.

Die Transporteinnahmen der Bundesbahnen haben betragen in Franken für:

	Personen	Gepäck	Tiere	Güter	Zusammen	Zusammen für das km
1902	27 065 284	2 556 763	1 319 190	35 756 762	66 697 999	45 188
1903	43 909 319	4 152 508	2 032 691	55 958 824	106 053 342	43 590
1904	45 427 823	4 252 317	1 961 398	57 523 830	109 165 368	47 777
1905	48 154 781	4 686 864	2 048 565	60 072 935	114 963 165	47 097
1906	53 516 096	5 181 276	2 462 360	65 761 762	126 921 494	51 720
1907	56 283 797	5 508 345	2 404 947	72 476 754	136 673 843	55 491
1908	58 046 388	5 670 988	2 326 024	69 659 597	135 702 997	55 097
1909	66 457 152	6 670 268	2 727 282	82 890 482	158 745 184	59 940
1910	75 598 155	7 682 213	3 384 412	93 196 972	179 861 752	65 595
1911	77 855 305	7 997 021	3 200 154	99 416 137	188 468 617	68 484

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:35 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Das Netz umfaßte 1902 nur die Linien der ehemaligen Centralbahn und Nordostbahn und seit dem 1. Juli 1902 noch die der Vereinigten Schweizerbahnen, dazu seit dem 1. Januar 1903 die der Jura-Simplonbahn und seit dem 1. Mai 1909 die der Gotthardbahn. Wenn die Transporteinnahmen der Gotthardbahn hinzugefügt werden, ergeben sich für die Jahre 1905 bis 1909 folgende Zahlen:

	insgesamt	für das km
für 1905 . . . . . Frcs.	139 355 817	50,823
„ 1906 . . . . . „	154 312 303	56,277
„ 1907 . . . . . „	166 038 023	60,553
„ 1908 . . . . . „	163 809 945	59,737
„ 1909 . . . . . „	167 255 114	60,997

Es ist somit eine ganz bedeutende, stetige Steigerung der kilometrischen Einnahmen festzustellen, mit einer einzigen Unterbrechung von 1907 auf 1908. In Prozenten beträgt die Zunahme:

von 1902 bis 1905	4,23 %,
„ 1905 „ 1910	43,33 % und
„ 1902 „ 1911	51,55 %.

b) Betriebsleistungen.

Die Einführung des Bundesbahnbetriebes machte sich sofort durch eine ganz wesentliche Verbesserung des Fahrplanes bemerkbar, und zwar sowohl für die durchgehenden Züge als auch für den Lokalverkehr.

Die Zahl der Personenzugkilometer hat auf dem eigenen Netz der Bundesbahnen für die regelmäßigen Züge betragen:

	Schnell- und Personenzüge	Güterzüge mit Personenbeförderung	zusammen
1902	9 729 900	1 245 059	10 974 059
1903	16 002 401	1 784 643	17 787 044
1904	17 119 319	1 685 179	18 804 498
1905	17 952 642	1 610 469	19 563 111
1906	19 101 882	1 531 325	20 633 207
1907	20 661 131	1 494 369	22 155 500
1908	21 576 571	1 434 566	23 011 137
1909	22 757 631	1 512 853	24 270 484
1910	23 454 077	1 593 479	25 047 556
1911	23 927 939	1 522 940	25 450 879

Diese wesentliche Fahrplanverbesserung veranlaßte selbstverständlich eine bedeutende Steigerung der Betriebskosten. Zu dieser trug hauptsächlich bei eine große Vermehrung des Personals und der damit verbundenen Kosten, herbeigeführt allerdings nicht nur durch die Vermehrung des Ver-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:35 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

kehrs, sondern auch durch die genauere Befolgung der gesetzlichen Vorschriften über die Arbeits- und Ruhezeit des Personals und durch eine schrittweise Verkürzung der Arbeitszeit innerhalb der gesetzlichen Schranken für das Betriebspersonal im engeren Sinne, im Interesse sowohl der Erleichterung des Personals als auch der Betriebssicherheit. Dazu kam seit 1906 die Bewilligung von außerordentlichen Teuerungszulagen zufolge der Steigerung der Kosten für den Lebensunterhalt und die Wohnungsmiete.

Die Personalausgaben für Unterhalt und Aufsicht der Bahn, für Expeditions-, Zug- und Fahrdienst, inbegriffen die Bekleidungskosten und die Nebenbezüge, weisen in Franken folgende Zahlen auf:

		Zunahme gegenüber dem Vorjahre %
1902	28 760 724	—
1903	32 272 008	—
1904	35 552 468	10,16
1905	38 069 904	7,08
1906	41 872 807	9,99
1907	45 754 077	9,27
1907 mit G. B.	51 820 100	—
1908	47 422 571	3,65
1908 mit G. B.	53 313 413	2,88
1909	54 408 095	2,05
1910	57 202 248	5,14
1911	60 696 552	6,19.

Zur Bedienung des gesteigerten Verkehrs war eine bedeutende Vermehrung des Rollmaterials erforderlich, wobei auf Beschaffung wesentlich leistungsfähigerer Typen Bedacht genommen wurde, und zwar sowohl beim Ersatz als auch beim Neubau.

Lokomotiven.

	normalspurig		schmalspurig	
	Zahl	Achsen	Zahl	Achsen
1903	793	3 984	23	69
1904	828	4 286	23	69
1905	861	4 585	27	83
1906	902	4 960	30	92
1907	952	5 308	32	98
1908	1 001	5 662	30	92
1909	1 182	6 783	33	101
1910	1 192	6 868	36	110
1911	1 190	6 904	31	95

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:35 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Personenwagen.

	normalspurig			schmalspurig		
	Zahl	Achsen	Sitzplätze	Zahl	Achsen	Sitzplätze
1903	1 970	5 344	96 899	72	216	2 542
1904	2 050	5 573	100 730	72	216	2 542
1905	2 179	5 980	106 640	86	258	3 006
1906	2 283	6 312	110 901	86	258	3 006
1907	2 466	6 924	120 172	88	264	3 044
1908	2 616	7 472	129 370	88	264	3 044
1909	3 051	8 742	150 730	93	279	3 204
1910	3 198	9 200	158 652	93	279	3 204
1911	3 290	9 501	164 825	93	279	3 204

Gepäck- und Güterwagen.

	normalspurig			schmalspurig		
	Zahl	Achsen	Ladegewicht Tonnen	Zahl	Achsen	Ladegewicht Tonnen
1903	10 766	21 580	126 190	80	172	790
1904	10 900	21 846	128 475	80	172	790
1905	11 185	22 416	133 156	86	186	860
1906	11 443	22 970	137 042	86	186	860
1907	11 870	23 864	142 608	97	209	968
1908	12 634	25 452	152 733	114	255	1 159
1909	14 754	29 720	180 644	129	285	1 309
1910	15 059	30 330	185 191	129	285	1 309
1911	15 090	30 402	186 313	129	285	1 309

(Schluß folgt.)

Generated on 2019-07-31 14:35 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Wirtschaftliche Betrachtungen über Stadt- und Vorortbahnen.

Von Gustav Schimpff.

(Mit 3 Tafeln.)

(Fortsetzung.) *)

Zweiter Teil:

Linienführung.

Die wirtschaftliche Bedeutung der Linienführung beruht darin, daß von ihr die Reisedauer abhängt; die Reisedauer ist aber der wichtigste unter den Gesichtspunkten, die für die Wahl des Beförderungsmittels im Großstadtverkehr maßgebend sind. Von der richtigen Linienführung hängt demnach die Verkehrsgröße und damit auch die Höhe der Einnahmen einer Stadtbahn in hervorragendem Maße ab.

Der Fall, daß das Verkehrsbedürfnis einer Großstadt durch eine einzige Stadtbahnlinie befriedigt werden kann, tritt außerordentlich selten ein (Beispiel: Elberfeld—Barmen). In der unbegrenzten oder vollkommenen Stadtanlage bedarf es eines vollständigen Liniennetzes, das sich möglichst gleichmäßig über das gesamte Stadtgebiet ausbreitet. Wir wollen unsere Betrachtungen bei der einzelnen, aus dem Netz losgelösten Linie beginnen und sie hiernach auf das ganze Netz ausdehnen.

Abschnitt I.

Die einzelne Linie.

A. Die Richtung.

Die gerade Linie ist der kürzeste Weg zwischen zwei Punkten. Da die Stadtbahn die Aufgabe hat, zwei beliebige Punkte der Stadt auf dem kürzesten Wege zu verbinden, so folgt daraus, daß die Bahn gradlinig zu führen ist.

*) Vergl. Archiv für Eisenbahnwesen 1912 S. 597.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:35 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Umwege sind nur da zulässig, wo ein Wettbewerb anderer Unternehmungen nicht zu fürchten ist, und wo der gemachte Umweg auf die durchschnittliche Reiselänge von geringem Einfluß ist, d. h. in den Außenbezirken.

Bei der Betrachtung des Verkehrs im ersten Teil unserer Untersuchung haben wir gesehen, daß der weitaus überwiegende Teil des Verkehrs einer Großstadt radial gerichtet ist, und daß der dazu senkrechte, tangentiale oder Ringverkehr dagegen fast verschwindet. Hieraus geht hervor, daß die Stadtbahnlinie radiale Richtung haben muß. Ringlinien würde ein so geringer Verkehr zufallen, daß sie wirtschaftlich nicht zu bestehen vermögen. Es ist weiter die Frage zu entscheiden, ob die Stadtbahnlinie eine Strahlenlinie oder eine Durchmesserlinie sein soll. Strahlenlinien sind solche, die von außen kommend am Rande der Geschäftsstadt endigen. Diese Bauweise findet sich bei dem überwiegenden Teil der Berliner Vorortlinien. Sie ist historisch durch die Entstehung der Vorortlinien aus den Fernbahnen begründet; nach den Verkehrsansprüchen der Großstadt ist sie nicht berechtigt, denn der Verkehr des Außenbezirks ist nicht nach dem einen Punkte am Rande der Geschäftsstadt gerichtet, sondern strebt nach vielen Punkten. Endet nun die Bahnlinie vor der Geschäftsstadt, so hat der von ihr kommende Verkehr vom Endbahnhof bis zum Ziel noch einen größeren Weg zurückzulegen und muß sich dazu unter Umständen eines Straßenverkehrsmittels (Straßenbahn, Omnibus) bedienen. Damit ist aber einmal ein erhöhter Zeitaufwand verbunden und außerdem sind die Straßenverkehrsmittel nicht geeignet, den hier besonders scharf ausgeprägten Forderungen der Pünktlichkeit und der großen Leistungsfähigkeit zu entsprechen. Es ist daher notwendig, die Stadtbahn in die Innenstadt hineinzuführen und zwei Strahlenlinien zu einer Durchmesserlinie zu verbinden. Durch die Hindurchführung der Stadtbahn durch die Geschäftsstadt wird auch erreicht, daß der Bahn ein Teil des Geschäftsverkehrs zufällt, der wegen seiner kurzen Fahrtlänge besonders gewinnbringend ist.

B. Lage der Bahn zum Straßennetz.

Der Verkehr einer Stadt ist nicht gleichmäßig über das Gebiet der einzelnen Stadtteile verteilt, sondern am stärksten in einzelnen Straßenzügen — Verkehrsstraßen — und an deren Kreuzungen — Verkehrsknotenpunkten —. Je näher die einzelnen Haltestellen der Stadtbahn einem Verkehrsknotenpunkt liegen, desto kürzer werden die Wege von und zu den Haltestellen[20]) und desto geringer wird damit die Summe aller Reise-

[20]) Maßgebend ist die Entfernung der Bahnsteigmitte von dem mathematischen Verkehrsknotenpunkt oder von den diesem zunächst gelegenen Bürgersteigen. Man sollte also danach trachten, daß diese Entfernung in wagerechtem und senkrechtem Sinne gemessen möglichst gering wird.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:35 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

längen[21]). Da die Straßenverkehrsmittel in der Regel die Hauptverkehrsstraßen benutzen und die Verkehrsknotenpunkte berühren, so wird der Stadtbahn auch ein um so größerer Anteil am Gesamtverkehr der Stadt zufallen, je näher ihre Haltestellen dem Verkehrsknotenpunkte liegen; auch wird durch eine solche Lage der Übergang zu den Straßenverkehrsmitteln erleichtert. Die Führung zwischen zwei Haltestellen ist an sich gleichgültig; da aber die Linie gerade geführt werden soll, so ergibt sich von selbst die Führung im Zuge einer Hauptstraße.

Der Wunsch, die Baukosten zu verringern oder die Bauausführung zu erleichtern, bringt häufig dazu, eine Führung der Bahn in einiger Entfernung von der Verkehrsstraße in Erwägung zu ziehen. Aber schon eine geringe seitliche Abweichung von 100 bis 200 m kann bewirken, daß für den Geschäftsverkehr die Benutzung der Straßenbahn oder des Omnibusses vorteilhafter wird, als die der Stadtbahn.

Auch in den Vorstädten ist eine Führung der Bahn in einer Hauptverkehrsstraße wichtig, weil diese zugleich Geschäftsstraße ist und der Bahn somit auch hier der Geschäftsverkehr zugeführt wird.

Im Gebiet der offenen Bauweise und der Vororte erscheint eine seitliche Abweichung von der Hauptstraße schon eher zulässig, weil hier der Geschäftsverkehr nicht mehr erheblich ist und die Bahn das Monopol hat. Doch sollte man sich auch hier der Hauptstraße nähern, soweit die Rücksichten auf die Baukosten es zulassen.

C. Abstand der Haltestellen.

Der Zweck der Stadtbahn ist, die gesamte Reisezeit zwischen zwei Punkten der Stadt so kurz wie möglich zu machen. Hierzu ist es nötig, daß die Wege zu und von der Bahn kurz werden, und daß die Reisegeschwindigkeit eine möglichst hohe ist. Kurze Wege nach und von der Bahn

---

[21]) Welche Vergeudung von Nationalvermögen in der unzweckmäßigen Anlage einer Haltestelle liegen kann, zeigt folgende Erwägung: Die Endstation einer Vorortbahn liege in 300 m Entfernung von dem nächsten Verkehrsknotenpunkt und werde im Werktagsverkehr von jährlich 15 Millionen Reisenden benutzt. Dies ergibt einen Mehraufwand an Zeit von 15 . 4 = 60 000 000 Minuten = 1 000 000 Stunden. Das durchschnittliche steuerpflichtige Einkommen in den deutschen Städten betrug im Jahre 1910 2 421 ℳ oder bei 300 . 8 = 2 400 Arbeitsstunden im Jahre, rund 1 ℳ für die Stunde. Rechnet man nur bei der Hälfte der Reisenden die verlorene Zeit als Arbeitszeit, so ergibt der jährliche Zeitverlust einen Wert von 500 000 ℳ. Dies entspricht einem Kapital von 500 000 . 25 = 12,5 Millionen Mark. Wenn also die unmittelbare Heranführung der Bahn an den Verkehrsknotenpunkt ein Mehr an Baukosten von $12^1/_2$ Millionen Mark verursacht hätte, so wäre diese Ausgabe noch wirtschaftlich gewesen.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:35 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

erreicht man durch kurze Entfernungen der Haltestellen, während die Reisegeschwindigkeit um so höher wird, je größer die Stationsentfernung ist. Beide Forderungen widersprechen einander und man muß einen Mittelweg suchen.

Legt man eine Grundgeschwindigkeit von 60 km in der Stunde, eine Anfahrbeschleunigung von $\frac{0{,}5\ \text{m}}{\text{Sek.}^2}$ und eine Bremsverzögerung von $\frac{1{,}0\ \text{m}}{\text{Sek.}^2}$ zugrunde, so ergeben sich bei Haltestellenentfernungen von 417 bis 9 600 m sowie einem Stationsaufenthalt von 25 Sekunden die Reisegeschwindigkeiten, die in Zahlentafel 14 und — Abbildung 26 — angegeben sind. Die Zahlentafel beginnt bei 417 m, weil dies die kleinste Stationsentfernung ist, bei der die Grundgeschwindigkeit von 60 km noch erreicht wird. Für kleinere Stationsentfernungen muß man die Grundgeschwindigkeit herabsetzen.

Zahlentafel 14.

Einfluß der mittleren Stationsentfernung auf die Reisegeschwindigkeit.

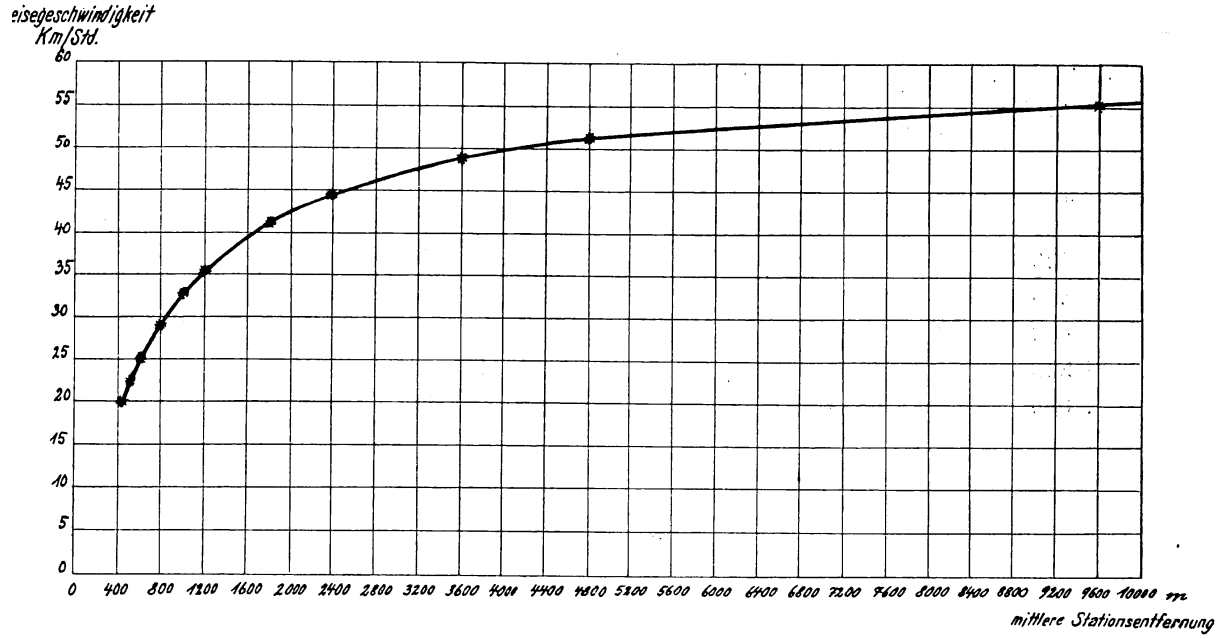
Grundlagen: Grundgeschwindigkeit 60 km.
Anfahrbeschleunigung 0,5 m/Sek.².
Bremsverzögerung 1,0 m/Sek.².
Aufenthalt auf einer Station 25 Sek.
Zeitverlust durch Anhalten auf einer Station (Stationsverlust) 50 Sek.

Mittlerer Stationsabstand m	Reise-geschwindigkeit km/Std.
417	20,0
500	22,5
600	25,1
800	29,3
1 000	33,0
1 200	35,5
1 800	41,0
2 400	44,5
3 600	48,9
4 800	51,1
9 600	55,2

Um den günstigsten Stationsabstand zu ermitteln, d. h. um festzustellen, bei welchem Stationsabstand der Zeitaufwand der gesamten Reise am kleinsten wird, wurde folgende Überlegung angestellt: Aus einer Bahnstrecke wurde ein Stück von 4 800 m Länge herausgenommen, an dessen beiden Endpunkten sich Stationen befinden sollen, die als Zu- und Abgangsstationen gedacht sind. Die mittlere Fahrtlänge von 4 800 m wurde absichtlich kleiner gewählt als die für unsere ideale Stadt ermittelte mittlere Fahrtlänge, weil in dieser auch die Fahrten im Gebiet der offenen Bau-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:35 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

weise und der Vororte enthalten sind, und für die Ermittlung der Stationsentfernungen in diesen Gebieten andere Gesichtspunkte maßgebend sind. Die Fahrtstrecke von 4 800 m ist nun nacheinander in 12, 8, 6, 4 und 3 Teile geteilt worden, so daß sich Stationsentfernungen von 400, 600, 800, 1 200 und 1 600 m ergeben. Der Durchmesser des Einflußkreises[22]) jeder der beiden Endstationen wurde gleich der Stationsentfernung d angenommen. Die mittlere Entfernung aller Punkte des Kreises von seinem Mittelpunkt beträgt $^2/_3$ des Halbmessers. Hiernach ist die gesamte Reiselänge, die sich aus beiden zu Fuß zurückgelegten Wegen von je $^2/_6$ d und der Fahrtlänge



(Grundgeschwindigkeit 60 km/Std. Stationsaufenthalt 25 Sek. Anfahrbeschleunigung 0,5 m/Sek^2. Bremsverzögerung 1,0 m/Sek^2.)

Abb. 26. Einfluß der mittleren Stationsentfernung auf die Reisegeschwindigkeit.

von 4 800 m zusammensetzt, ermittelt und in Zahlentafel 15 eingetragen worden. Es wurde dann unter Zugrundelegung der in Zahlentafel 14 gefundenen Reisegeschwindigkeiten die gesamte Reisedauer ermittelt. Es ergibt sich, daß die günstigste Stationsentfernung, d. h. die, bei der die Geschwindigkeit der gesamten Reise am größten ist, bei 800 m liegt, und daß fast alle Stationsentfernungen zwischen 600 und 800 m gleich günstige

[22]) Genau genommen ist das nicht ganz richtig, denn das Einflußgebiet einer Station ist wesentlich auch von der Entfernung der nächsten parallelen Stadtbahnlinie abhängig. Der Einflußkreis mit dem halben Stationsabstand als Halbmesser mußte aber eingesetzt werden, um die Aufgabe allgemein lösen zu können.

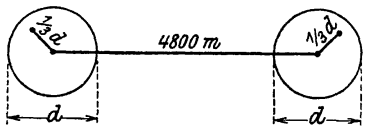
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:35 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Werte aufweisen. Andererseits hat man zu berücksichtigen, daß die Betriebskosten, und zwar sowohl die Zugförderungs- wie die Abfertigungskosten einer Bahn um so geringer werden, je größer der Stationsabstand ist. Aus diesem Grunde wird man, wenn man die Wahl zwischen zwei Grenzen hat, sich lieber der oberen Grenze nähern. Man wird hiernach die mittlere Stationsentfernung einer Stadtbahn, bei der die mittlere Fahrtlänge 4 800 m beträgt, zu 800 m wählen.

Zahlentafel 15.

Ermittlung des günstigsten Stationsabstandes.

Stationsabstand d m	Fahrtlänge m	Länge des Fußweges = 2/3 d m	Reiselänge m	Fahrtdauer Sek.	Fußwegdauer Sek.	Reisezeit Sek.	Geschwindigkeit der gesamten Reise km/Std.
400	4 800	267	5 067	888	240	1 128	16,1
600	4 800	400	5 200	648	360	1 008	18,5
800	4 800	533	5 333	548	480	1 028	18,6
1 200	4 800	800	5 600	448	720	1 168	17,2
1 600	4 800	1 067	5 867	398	960	1 358	15,5



Es ist nun nicht zweckmäßig, die so gefundene Stationsentfernung gleichmäßig über die ganze Bahn zu verteilen.

Wie wir gesehen haben, nimmt die Zahl der Reisen mit wachsender Fahrtlänge stark ab, d. h. die Reisen auf kurze Entfernungen sind zahlreicher, als die auf weite Strecken. Damit also die Summe der Reisedauern ein Minimum wird, ist es nötig, die kurzen Reisen dadurch zu begünstigen, daß die Wege von und zur Haltestelle kurz werden. Die kürzesten Reisen sind die im Geschäftsverkehr, der sich hauptsächlich in der Geschäftsstadt abspielt; außerdem ist in der Innenstadt und in deren Nähe der Verkehr auf der Bahnlinie überhaupt am stärksten. Aus diesen beiden Erwägungen folgt, daß die Haltestellenentfernung in der Innenstadt am geringsten sein muß und nach außen zunehmen kann. Würde man in Zahlentafel 15, an Stelle der Fahrtlänge von 4 800 m eine solche von 4 000 m zugrunde legen, wie wir sie für den Geschäftsverkehr geschätzt haben, so würde die

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:35 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

günstigste Stationsentfernung etwa bei 660 m liegen. Weiter ergibt ein Blick auf die Abbildungen 22—25, daß man, um sich der theoretischen Kurve des Reisegesetzes möglichst anzuschmiegen, im Gebiet des stärksten Verkehrs viele Stufen machen muß, daß also auf einer Vorortstrecke der Stationsabstand um so geringer werden muß, je mehr man sich der Geschäftsstadt nähert.

Noch ein weiterer Gesichtspunkt spricht dafür, den Abstand der Haltestellen von innen nach außen zunehmen zu lassen. Es ist erwünscht, den Verkehr einer Bahn gleichmäßig auf alle Haltestellen zu verteilen, weil dadurch die Zahl der Abfertigungsbeamten offenbar am geringsten wird. Dies hat auch betriebstechnisch den großen Vorteil, daß der Aufenthalt auf allen Stationen gleich ist. Da nun die Verkehrsdichte in einer Stadt von nnen nach außen abnimmt, so muß die Haltestellenentfernung von innen nach außen zunehmen, damit die Verkehrsgebiete der einzelnen Stationen möglichst einander gleich werden; dies wird nur in beschränktem Umfange zu erreichen sein.

Vorstehenden Erwägungen folgend, wird man den Abstand der Haltestellen in der Geschäftsstadt zu 600 m, im Gebiet der geschlossenen Bauweise zu 900 m annehmen können. Für das Gebiet der offenen Bauweise ist die oben durchgeführte Untersuchung über den zweckmäßigsten Stationsabstand nicht mehr ganz maßgebend.

In diesem Gebiete, wo der Abstand der einzelnen Bahnlinien voneinander infolge ihrer radialen Führung ein größerer wird, kann die Bahn den ihr zufallenden Kreisausschnitt nur bedienen, wenn das in größerem Abstand von der Bahn gelegene Wohngebiet durch Seitenstrahlen oder Zubringerlinien erschlossen wird. Diese Zubringerlinien erhalten nur einen Bruchteil des Stadtbahnverkehrs und kaum einen nennenswerten Eigenverkehr. Da sie nur kurz sind, werden sie zweckmäßigerweise als Straßenbahnen ausgebildet. Solche Zubringerlinien sind z. B. die Straßenbahnen zwischen Steglitz, Südende, Lankwitz und Groß-Lichterfelde.

Da also die Wege zu und von der Bahnstation im Gebiet der offenen Bauweise zum Teil nicht mehr zu Fuß zurückgelegt werden, so können wir hier die Stationsentfernung entsprechend größer wählen, vielleicht zu 1 500 m (Beispiel: Südende—Lankwitz 1 300, Lankwitz—Groß-Lichterfelde-Ost 1 500 m). Auf der Strecke Blankenese bis Groß-Flottbeck—Othmarschen beträgt die mittlere Stationsentfernung 1,7 km.

Im Vorortgebiet ist der Abstand der Haltestellen vom Abstand der Vororte abhängig. Nimmt man die mittlere Weglänge im Vorort vom Wohnsitz bis zur Station zu 10 Minuten und die größte Weglänge zu 15 Minuten an, so würde die besiedelte Fläche des Vororts einen Kreis von 1,0 km Halb-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:35 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

messer um den Bahnhof bilden. Setzt man ferner voraus, daß zwischen den einzelnen Vororten Freiflächen von 2 000 m Breite von der Bebauung freigehalten werden sollen, so würde sich im Vorortgebiet als Abstand der Haltestellen 4 000 m ergeben. Größere Vororte erhalten mehrere Bahnhöfe, die dann in etwa 1 500 m Entfernung zu legen wären. (Beispiel: Zehlendorf (Wannseebahn)—Zehlendorf-Beerenstraße 2,0 km, Zehlendorf-Beerenstraße—Schlachtensee 1,5 km.)

In Zahlentafel 16 sind die mittleren Stationsentfernungen verschiedener Stadt- und Vorortbahnen zusammengestellt.

Zahlentafel 16.

Beispiele für die mittlere Stationsentfernung von Stadt- und Vorortbahnen[23]).

1. Berliner Stadt- und Ringbahn	
a) Innenstrecke Friedrichstraße—Schlesischer Bahnhof	1 000
b) Stadtbahn Charlottenburg—Stralau-Rummelsburg	1 384
c) Gesamtes Netz einschl. Grunewald	1 593
2. Berliner Hoch- und Untergrundbahn	
a) Innenstrecke Leipziger Platz—Spittelmarkt	500
b) Gesamtes Netz z. Zt.	780
c) Gesamtes Netz nach Eröffnung der im Bau begriffenen und genehmigten Strecken	765
3. Wannseebahn	
Berlin—Wannsee	1 850
4. Hamburger Stadtbahn	
a) Stadtstrecke Altona—Hasselbrook	1 530
b) Strecke Blankenese — Ohlsdorf	1 660
5. Hamburger Hochbahn	823
6. Pariser Stadtbahn	505
7. Central London Bahn	775
8. Metropolitan und Metropolitan District Bahn, London	
a) Innerer Ring	773
b) Ganzes Netz	1 300
9. New-Yorker Hochbahn	560
10. New-Yorker Untergrundbahn	520

Wie ersichtlich, ist die mittlere Stationsentfernung des Berliner Stadt- und Ringbahnnetzes zu groß. Eine weitere Einschiebung von

---

[23]) Die ausländischen Zahlen sind entnommen aus Troske. Die Pariser Stadtbahn. Berlin 1905.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:35 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Stationen, und zwar nicht nur auf der Ringbahn, deren Stationszahl mit der fortschreitenden Bebauung dauernd vermehrt wird, sondern auch auf der Stadtbahn, wo seit Eröffnung der Station Savignyplatz weitere Einschiebungen nicht stattgefunden haben, erscheint zweckmäßig. Die Stationsentfernung der Berliner Hochbahn kommt den hier aufgestellten Forderungen sehr nahe; auf der Strecke Leipziger Platz—Spittelmarkt ist sie recht gering, vielleicht hätte man die Station Kaiserhof besser weggelassen. Auf der Wannseebahn ist die mittlere Stationsentfernung reichlich groß und eine Einschiebung von weiteren Stationen, namentlich auf der Strecke Berlin—Steglitz, erscheint angebracht. Auch auf der Hamburger Stadtbahn ist die mittlere Stationsentfernung recht hoch; die weitere Einschiebung einer Station zwischen Altona—Hauptbahnhof und Altona—Holstenstraße, sowie von 2 Stationen zwischen Barmbeck und Ohlsdorf ist für später vorgesehen. Aber gleichwohl wird die Stationsentfernung dauernd eine außergewöhnlich große bleiben, weil auf Hamburger Gebiet zwischen den Bahnhöfen Sternschanze und Hauptbahnhof große Freiflächen liegen, die eine weitere Einschiebung von Stationen unnötig machen.

Die Stationsentfernung der Hamburger Hochbahn, der Zentral Londonbahn und der Londoner Metropolitanbahnen entspricht den oben entwickelten Gesichtspunkten. Auffallend gering ist sie auf der Pariser Stadtbahn, was wohl dadurch zu erklären ist, daß diese Bahn auch den in Paris wenig entwickelten Straßenbahnverkehr ersetzen soll. Auch in Newyork liegen besondere Verhältnisse vor, indem dort Schnellzüge verkehren, die mehrere Stationen überschlagen.

D. Linienspaltung.

Bei einer unvollkommenen, d. h. örtlich beschränkten Stadtanlage, kann es vorkommen, daß es nicht möglich ist, die einzelnen Stadtbahnlinien gleichmäßig über das Stadtgebiet zu verteilen, sondern daß es vielmehr notwendig wird, zwei Linien auf einer gewissen Strecke zu vereinigen. Je nachdem die gemeinsame Strecke im Stadtinnern oder im Außenbezirk liegt, ergibt sich das Bild der Gabelung — Abbildung 27 — oder der Aufspaltung — Abbildung 28 — und die in den beiden Abbildungen eingetragene örtliche Verkehrsverteilung. Die Vereinigung zweier Linien in der Innenstadt nach Abbildung 27 kann zweckmäßig sein, wenn der Verkehr der einzelnen Linie nicht genügen würde, um die Baukosten der teueren Innenstrecke zu verzinsen. Die äußere Vereinigung nach Abbildung 28 ergibt eine recht gleichmäßige örtliche Verkehrsverteilung und findet dadurch ihre wirtschaftliche Berechtigung. In beiden Fällen ist es für unsere Be-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:37 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

trachtungen gleichgültig, ob an den Gabelungspunkten für beide Richtungen Zugübergang, oder für die eine Umsteigeverkehr stattfindet.

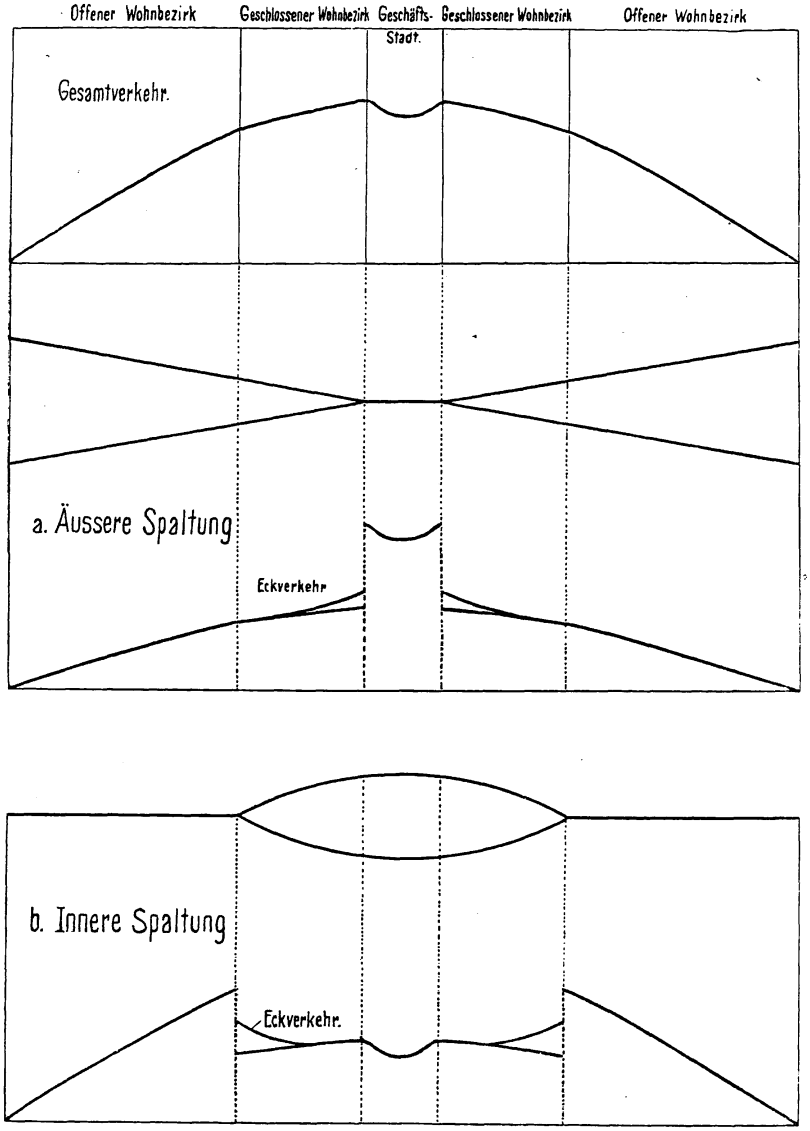


Abb. 27 u. 28. Linienspaltungen und ihre örtliche Verkehrsverteilung.

E. Die äußere Endigung.

1. Anschluß einer Flachbahn.

Anstatt eine Vorortbahn mit eigenem Bahnkörper in sehr schwach besiedeltes Gelände vorzustrecken, wo der zu erwartende Verkehr nicht zureichen würde, um eine Schnellbahn rentabel zu gestalten, kann es zweckmäßig sein, sie an dem Punkt endigen zu lassen, wo die dichtere Bebauung

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:37 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

aufhört und dort in derselben Richtung eine Flachbahn (schnellfahrende Straßenbahn) anzuschließen. An der Anschlußstelle ist ein Umsteigebahnhof einzurichten, dessen Gleisplan nach Abbildung 29 gestaltet werden kann.

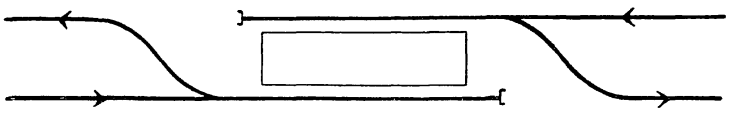


Abb. 29. Gleisschema einer Umsteigestation.

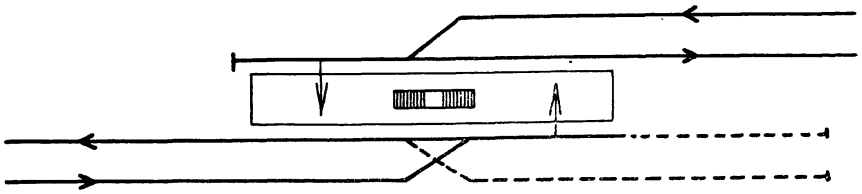


Abb. 30. Gleisschema einer Umsteigestation.

2. Strahlenbildung.

Von demselben wirtschaftlichen Grundsatz: Beschränkung des Baues der Stadtbahn auf die Strecke dichten Verkehrs geht die in Boston ausgeführte Lösung aus, bei der die Stadtbahn am Rande der geschlossenen Bauweise endet und eine größere Anzahl von Zubringerlinien an diesen Punkt herangeführt sind — Abbildung 31 — mit den Zubringerbahnen.

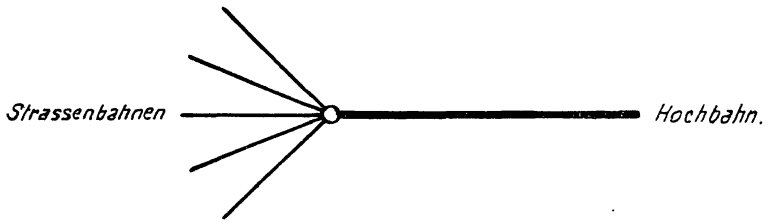


Abb. 31. Schema der Strahlenbildung.

Abbildung 32 zeigt den Gleisplan einer solchen Umsteigestation. Die Verkehrsverteilung entspricht sinngemäß der Abbildung 27. In ähnlicher Weise, wenn auch ohne besondere bauliche Maßnahmen zur Erleichterung des Übergangs ist der östliche Endpunkt Warschauer Brücke der Berliner Hoch- und Untergrundbahn gestaltet. Als Fortsetzung der Bahn dienen zwei Straßenbahnlinien, nach dem Zentralviehhof und nach Lichtenberg.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:36 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

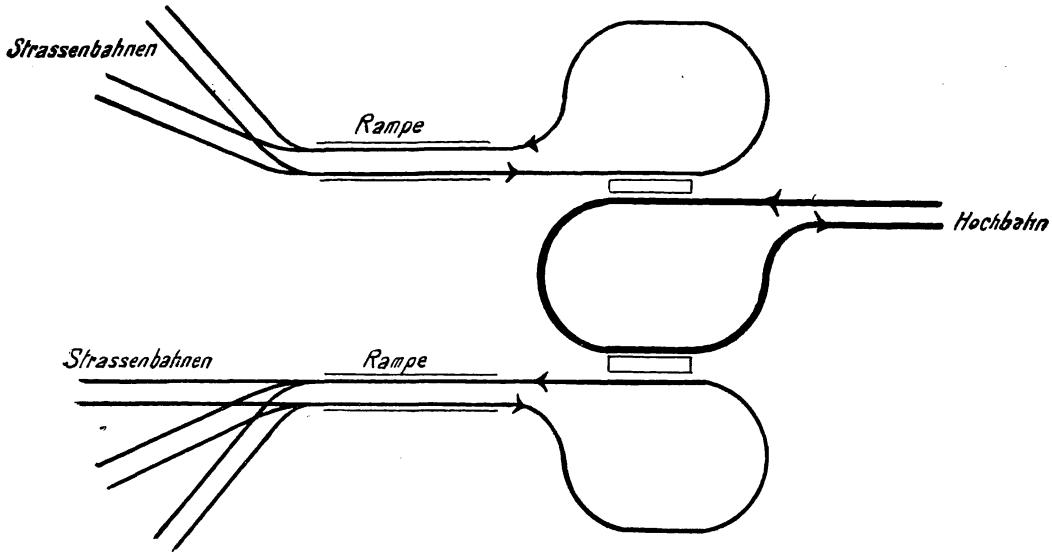


Abb. 32. Schema einer Umsteigestation der Bostoner Hochbahn.

3. Heranführung an einen Hauptanziehungspunkt.

Um den starken Abfall der Verkehrskurve nach dem äußeren Endpunkt zu verringern, ist es zweckmäßig, die Bahn an einen Hauptanziehungspunkt heranzuführen und dort enden zu lassen. Man wird am besten einen solchen Anziehungspunkt wählen, der einen möglichst gleichmäßig verteilten Verkehr verspricht. Wenn kein Nachbarort hierfür zu Gebote steht, so können Friedhöfe oder die ins Außengelände verlegten Bildungsstätten, Krankenhäuser, Industriegelände usw. dafür in Frage kommen. Hiernach ist also die Verlegung derartiger Teile der Stadt ins Außengelände für die Stadtbahn von günstigem wirtschaftlichen Einfluß. Weniger günstig sind solche Zielpunkte, die einen auf wenige Tage des Jahres beschränkten, dafür aber um so stärkeren Verkehr hervorrufen wie z. B. die Sportplätze. Da die Anziehungskraft eines solchen Sportplatzes häufig größer ist, als der Leistungsfähigkeit einer einzelnen Bahnlinie entspricht, wird es unter Umständen nötig, mehrere Bahnlinien an ihn heranzuführen. Die Bahn wird auf der zum Sportplatz führenden Strecke an den meisten Tagen des Jahres nur geringen Verkehr haben. Es kann daher in Frage kommen, den letzten Ausläufer außerhalb des bebauten Geländes nur an den Sporttagen zu betreiben.

Bei der Heranführung an einen Friedhof verdient die Lage des Bahnhofs besondere Beachtung. Liegt der Bahnhof außerhalb wie z. B. in Ohlsdorf, so werden die Wege zwischen dem Bahnhof und den einzelnen Friedhofskapellen schon recht erhebliche, in Ohlsdorf bis zu 1500 m. Besser ist es, den Friedhof fächerförmig um den Bahnhof herum anzulegen.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:36 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

4. Schleifenendigung.

Wir haben gesehen, daß im Außengelände die geradlinige Führung der Bahn nicht mehr unbedingtes Erfordernis ist, daher kann um ein Gelände von einer bestimmten Breite aufzuschließen, eine schleifenförmige Endigung der Bahn in Frage kommen, und zwar entweder eine eingleisige Schleife nach — Abbildung 33 oder eine zweigleisige Schleife nach Abbildung 34.

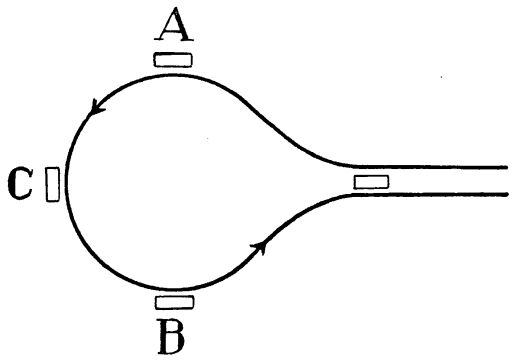


Abb. 33. Schleifenbildung am äußeren Ende einer Vorortbahn.

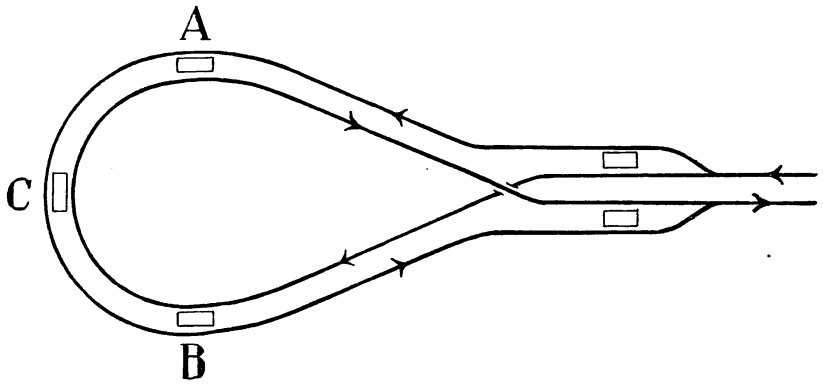


Abb. 34. Schleifenbildung am äußeren Ende einer Vorortbahn.

Eine solche Endigung ist beispielsweise für das Langenhorner Außenstück der Hamburger Hochbahn später in Aussicht genommen. Die Anordnung nach Abbildung 33 hat den Nachteil, daß, wer von A zur Innenstadt oder vom Stadtinnern nach B will, den Umweg über C machen muß, dagegen den Vorteil der einfachen Betriebsführung. Bei der Anordnung nach Abbildung 34 befahren die vom Stadtinnern kommenden Züge abwechselnd die beiden Schleifengleise; man kann nun unmittelbar von A zur Stadt und von der Stadt nach B gelangen, ohne den Umweg über die Schleife zu machen, hat aber dafür den Nachteil, nur die Hälfte der Züge benutzen zu können.

Generated on 2019-07-31 14:37 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Abschnitt II.

Das Liniennetz.

A. Allgemeine Gesichtspunkte.

Das Liniennetz besteht aus einer Reihe von Einzellinien. Es ist nun zunächst zu untersuchen, ob es zweckmäßiger ist, jede Stadtbahnlinie für sich, ohne Rücksicht auf die übrigen, zu betreiben, oder alle Linien zu einem einheitlichen Netz zu vereinigen. Der maßgebende Unterschied ist der, daß bei der Netzbildung an allen Kreuzungsstellen oder Knotenpunkten Umsteigestationen vorhanden sind, die einen bequemen Übergang von Bahn zu Bahn ermöglichen, während im anderen Falle diese Umsteigestationen fehlen, so daß beim Übergang von Bahn zu Bahn ein längeres oder kürzeres Stück Weg zu Fuß zurückgelegt werden muß.

Die Vorteile der Netzbildung sind folgende:

1. Der Verkehr des Außenbezirks ist nicht nach einem einzigen oder mehreren, in einer geraden Linie liegenden Punkten der Geschäftsstadt gerichtet, sondern nach einer ganzen Reihe von Punkten. Um die nicht an der geraden Linie liegenden Punkte zu erreichen, müssen Seitenwege eingeschlagen werden; diese kurzen Seitenwege würden zu Fuß zurückgelegt werden, oder den Straßenverkehrsmitteln zufallen, wenn die Stadtbahn hierzu nicht in bequemer Weise benutzt werden könnte.

2. Durch die Netzbildung werden der Bahn die kurzen und für sie besonders gewinnbringenden Reisen zugeführt. Das sind die Reisen bei denen, wenn keine Netzbildung vorhanden ist, zwei selbständige Bahnlinien benutzt und zwischen beiden Bahnhöfen eine Strecke zu Fuß zurückgelegt werden müßte und die wegen dieser Unbequemlichkeit der Stadtbahn überhaupt nicht zufallen würden.

3. Durch die Netzbildung wird der Verkehr gleichmäßig auf die verschiedenen Linien verteilt, überlastete Linien werden entlastet zugunsten der sonst schwach benutzten.

4. Die Zahl der Reisemöglichkeiten wächst nicht proportional der Netzlänge, sondern weit stärker[24]).

Alle diese Umstände tragen dazu bei, die Größe der Einnahmen der Stadtbahn zu erhöhen. Ein weiterer Vorteil der Anlage von Umsteigestationen kann darin liegen, daß durch ihre Anlage mehrere Stationen vereinigt und dadurch die Abfertigungskosten vermindert werden.

---

[24]) Geyl, Der Umsteigeverkehr bei Straßenbahnen. Osnabrück 1906.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:37 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

B. Ausbildung der Knotenpunkte.

Die Kreuzung zweier Linien kann entweder eine rechtwinklige oder eine schräge sein. Im ersten Falle erhält man eine Turmstation nach Abbildung 35. Ein Nachteil dieser Stationsanordnung ist, daß, wenn beide Bahnen unter oder über der Erde liegen, eine der kreuzenden Bahnen die doppelte senkrechte Entfernung von der Straßenoberfläche wie die andere erhält, daß also, um sie zu erreichen, ein beträchtlicher Höhenunterschied überwunden werden muß. Dies steht in Widerspruch mit der Forderung, daß

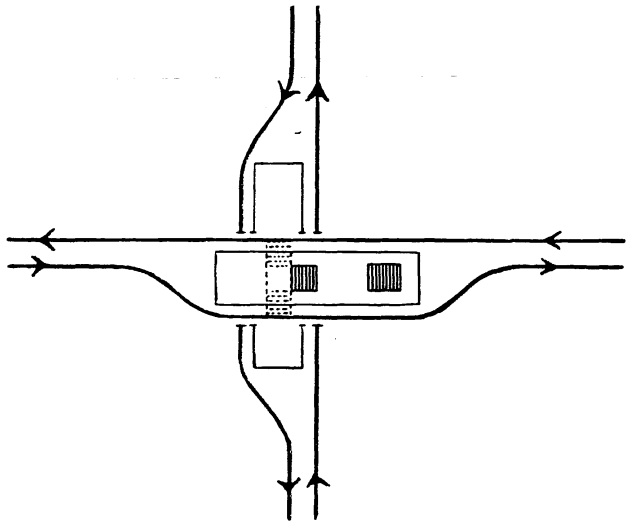


Abb. 35. Kreuzungsstation in Form einer Turmstation.

der Weg zwischen Straße und Bahnsteig möglichst kurz werden soll. Man wird die wichtigere Linie der Straßenoberfläche am nächsten legen. Ist die eine der Bahnen eine Hochbahn, die andere eine Tiefbahn, so liegen beide gleich günstig zur Straßenoberfläche, dafür ist aber der Umsteigeweg erheblicher. Da in der Regel der Umsteigeverkehr größer als der Ortsverkehr sein wird, so ist diese Anordung weniger zweckmäßig.

Die schräge Kreuzung läßt sich vorteilhaft zu einer Nebeneinanderlegung der Bahnen nach Abbildung 36 mit Richtungsbetrieb ausnutzen, wobei der Übelstand der verschiedenen Höhenlage der Turmstation verschwindet.

Ist der Eckverkehr von A nach C und von B nach D bedeutend, so ist der Vorteil gegenüber der Turmstation nicht mehr erheblich, weil die Reisenden im Eckverkehr fast den doppelten Höhenunterschied der Turmstation zurücklegen müssen.

Treffen drei Linien an einer Stelle zusammen, so ist ihre Nebeneinanderlegung mit Richtungsbetrieb nicht mehr möglich, und man muß daher der dritten Bahn eine andere Höhenlage geben. Dies kann entweder in der

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:36 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

von Herrn Geheimen Baurat Prof. Cauer für den Wittenbergplatz in Berlin vorgeschlagenen Lösung[25]) ausgeführt werden, bei der die dritte Linie parallel zu den beiden anderen Linien, aber in Stockwerkshöhe darüber oder darunter

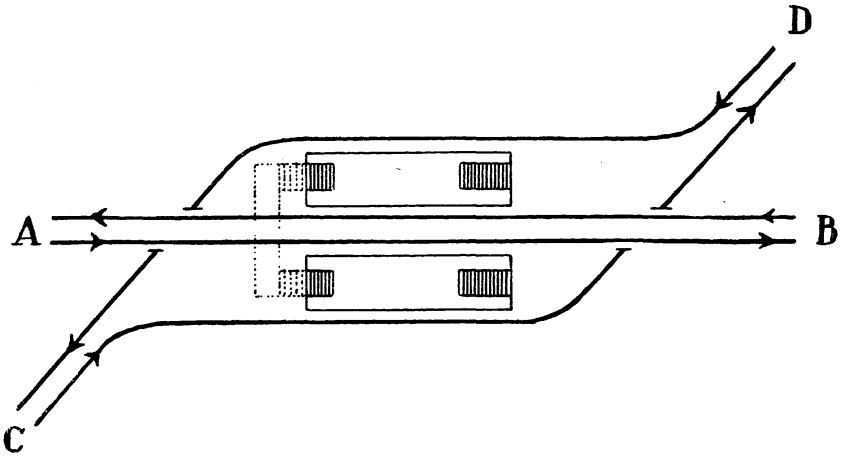


Abb. 36. Kreuzungsstation mit Richtungsbetrieb.

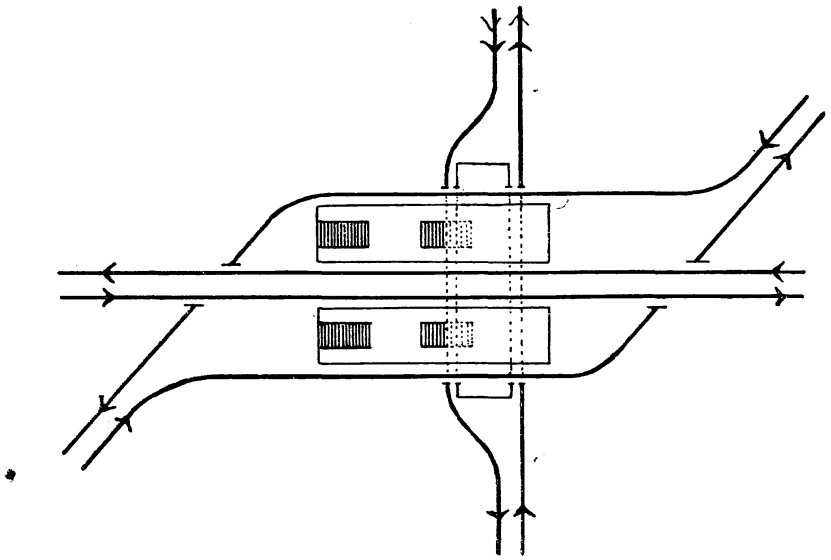


Abb. 37. Kreuzungsstation dreier Linien.

gelegt ist, oder aber durch Vereinigung einer Richtungsstation mit einer Turmstation nach Abbildung 37 erreicht werden.

Beide Lösungen stellen schon recht umfangreiche und nicht ganz einfach zu übersehende Bahnhofsanlagen dar; die Zusammenführung dreier Linien in einem Punkte sollte daher möglichst vermieden werden.

---

[25]) Elektrische Kraftbetriebe und Bahnen. 1910. Seite 387.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:36 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

C. Form des Netzes.

In den Außenbezirken ist die Form des Netzes durch die Forderung der radialen Richtung der einzelnen Linien gegeben; in der Innenstadt, wo die einzelnen Linien zum Schnitt kommen, ergibt sich die Netzbildung nicht von selbst. Eine Kreuzung sämtlicher Linien im geometrischen Mittelpunkt der Stadt nach Abbildung 38 kommt nicht in Betracht, weil die Ausbildung eines Umsteigebahnhofes für alle Linien technisch unmöglich wäre, und weil an anderen Linien gelegene Punkte der Geschäftsstadt nur mit beträchtlichen Umwegen zu erreichen wären.

Die Forderung der möglichst geradlinigen Verbindung verschiedener Punkte wird am besten durch ein Dreiecksystem erreicht, das ja auch das Ideal eines guten Stadtplanes bildet.

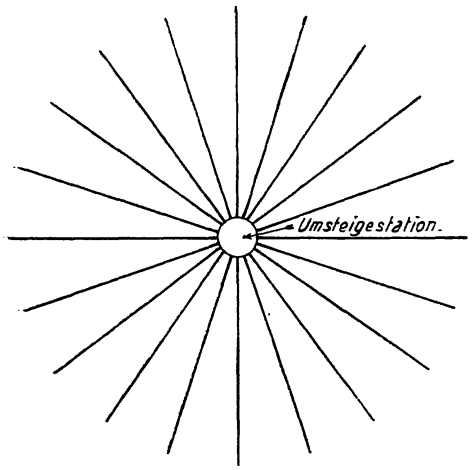


Abb. 38. Unrichtige Form der Netzbildung.

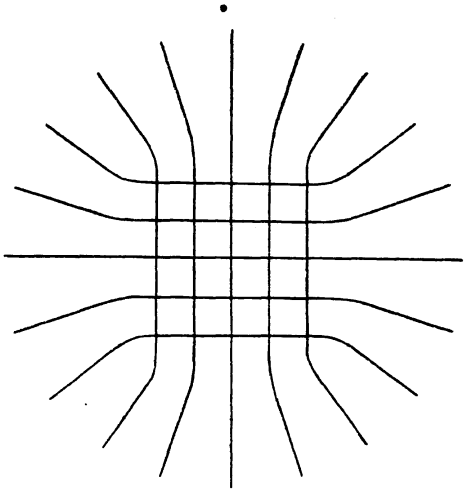


Abb. 39. Netzbildung mit rechtwinkliger Kreuzung.

Es läßt sich aber keine geometrische Figur ersinnen, die die Vereinigung des Dreiecksystems in der inneren Stadt mit den strahlenförmigen Ausläufern ermöglicht. Als zweckmäßigste ergibt sich vielmehr die zuerst von Professor R. Petersen vorgeschlagene, in Abbildung 39 dargestellte Lösung, bei der in der inneren Stadt ein Rechtecksystem von zwei sich kreuzenden, in sich parallelen Liniengruppen Anwendung findet, und das sich in vollkommener Weise mit den Strahlen im Außenbezirk vereinigen läßt. Die vier äußersten Linien berühren die Geschäftsstadt in je einem Punkte, alle anderen Linien schneiden sie. Es ergibt sich als besonderer Vorteil die gleichmäßige Verteilung der an den Kreuzungsstellen anzunehmenden Stationen über das gesamte Gebiet der Geschäftsstadt. Hat man die Stationsentfernung an der einzelnen Linie zu 600 m gewählt, so ergibt sich dieses Maß auch für den Abstand der Linien.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:36 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Wenn wir oben die Forderung aufstellten, daß die Stationen der einzelnen Linie an den Verkehrsknotenpunkten liegen müssen, so zeigt sich die Wichtigkeit dieser Forderung auch mit Rücksicht auf die Möglichkeit der Netzbildung. Die kreuzende Linie stellt sich als die Verbindung der Hauptverkehrspunkte in der senkrechten zu der ursprünglichen Richtung dar, und jeder Hauptverkehrspunkt wird zum Knotenpunkt zweier Linien und zur Umsteigestation. Ist bei der Erbauung der ersten Linie ein Fehler durch unrichtige Lage eines Bahnhofes begangen worden, so wird durch diesen Fehler auch eine gesunde Netzbildung unmöglich gemacht.

Eine beschränkte Dreiecksbildung kann nach Abbildung 40 durch die Einfügung einzelner Diagonallinien in ein Rechtecksnetz erzielt werden, oder nach Abbildung 41 durch die Anwendung der inneren Linienspaltung.

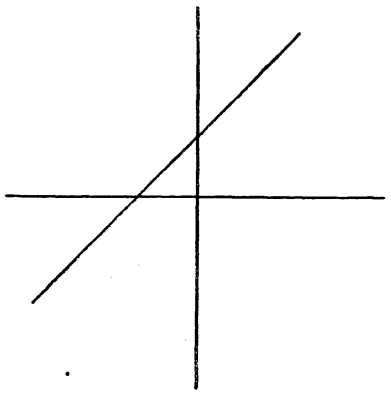


Abb. 40. Netzbildung mit schräger Kreuzung.

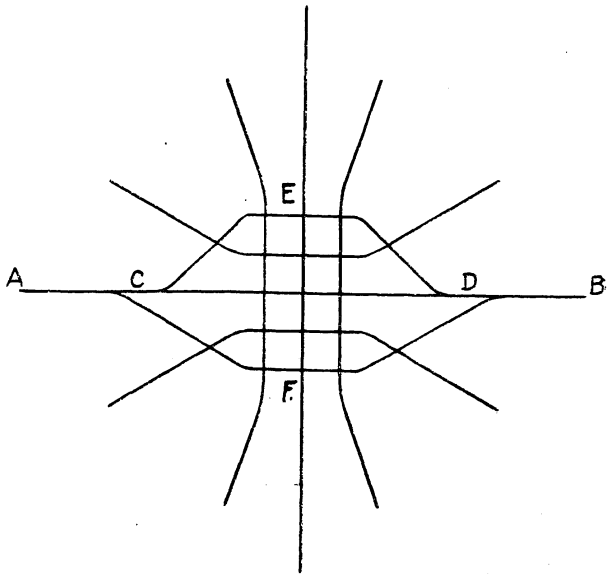


Abb. 41. Netzbildung mit innerer Linienspaltung.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:36 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Geht man von der inneren Spaltung — Abbildung 28 — aus, betrachtet eine der Linien als Hauptlinie und verlängert die andere über die Gabelungspunkte hinaus nach außen, so erhält man die Verschlingung zweier Linien nach Abbildung 42, die gleichfalls eine Art Dreiecksverbindung darstellt und als Element der Netzbildung in unvollkommenen Stadtanlagen in Frage kommen kann.

Abb. 42. Verschlingung zweier Linien.

In Abbildung 43 und 44 ist versucht worden, das Liniennetz der Stadtbahnen von Berlin und Paris zu schematisieren. In Berlin (berück-

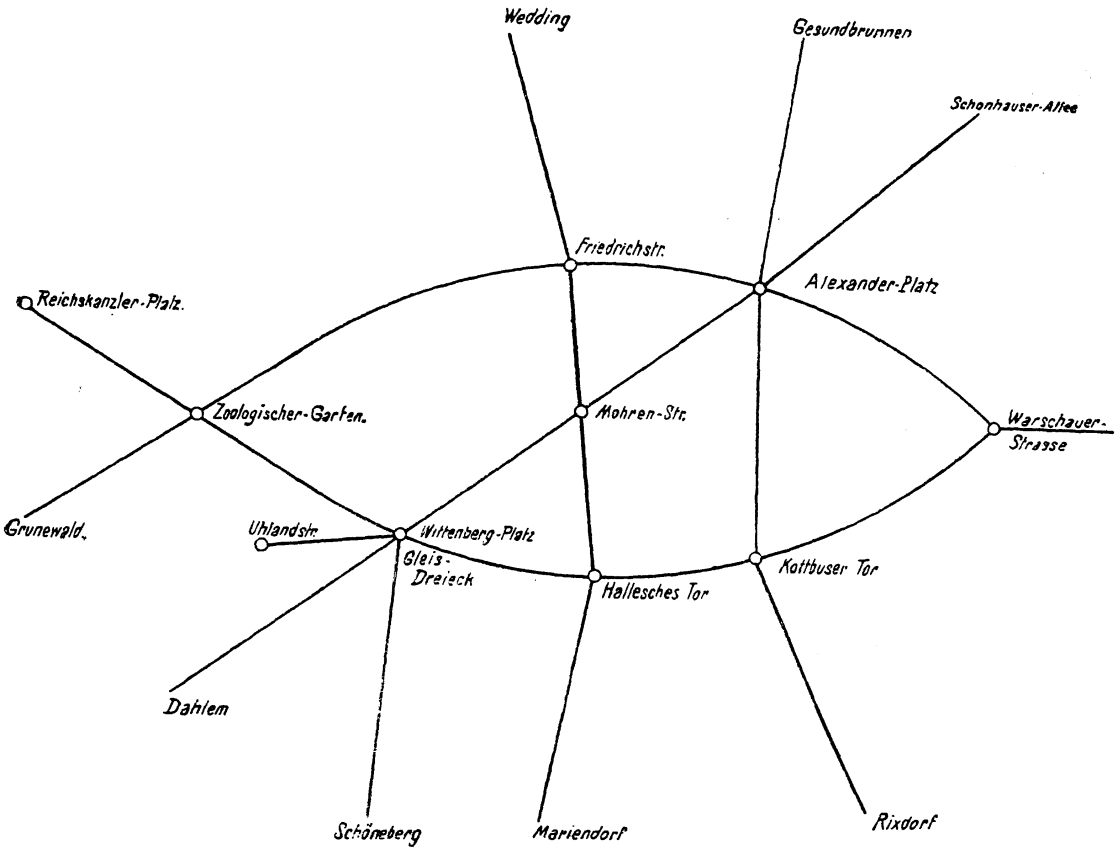


Abb. 43. Schema des Stadtbahnnetzes von Berlin.

sichtigt sind nur die im Betrieb befindlichen, im Bau begriffenen und gesicherten Linien) sehen wir 2 Ostwestlinien, die alte Stadtbahn und die

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:36 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Hochbahn, die im Osten an der Warschauer Straße durch Spaltung entstehen und im Westen am Zoologischen Garten miteinander verschlungen sind. Wir haben ferner zwei selbständige Nordsüdlinien, und als Diagonallinie die Strecke der Hoch- und Untergrundbahn: Dahlem, Leipziger Platz, Alexanderplatz, Schönhauser Allee mit ihren beiden Zubringerlinien von der Uhlandstraße und von Schöneberg. In Paris haben wir zwei Ostwestlinien, die Linie I: Porte de Vincennes—Porte Maillot, und III: Place Gambetta—Porte de Ternes. Nimmt man die projektierte Verbindung der Bahnhöfe

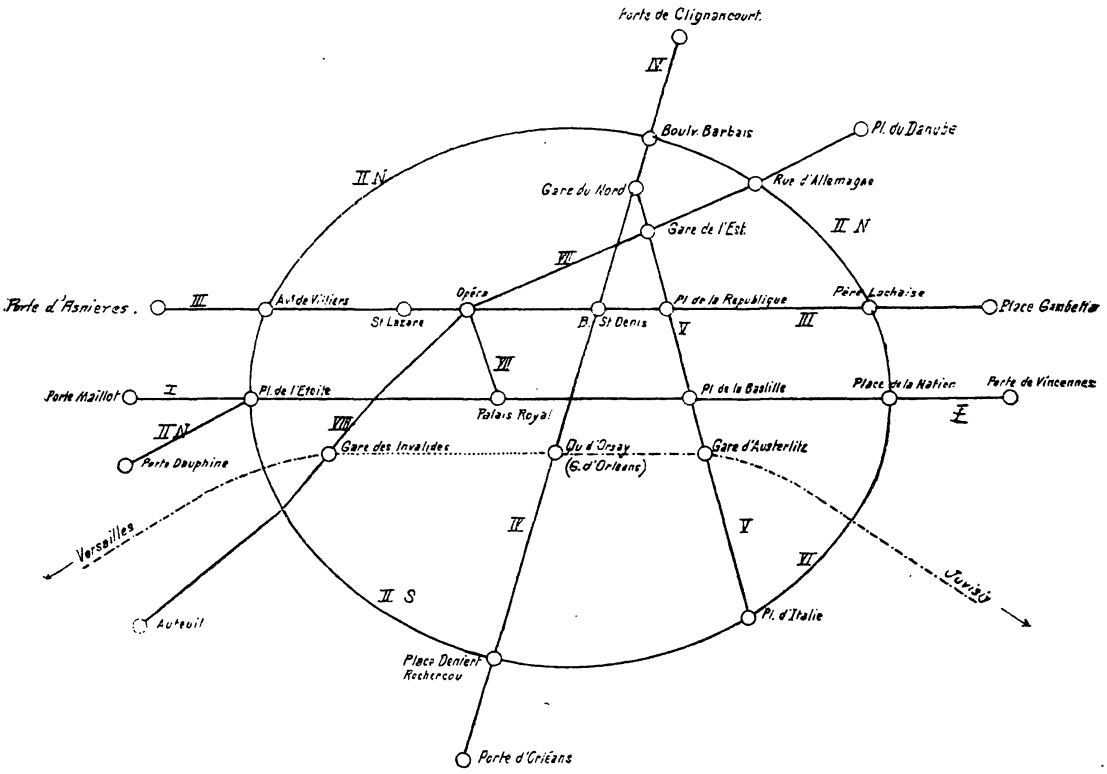


Abb. 44. Schema des Stadtbahnnetzes von Paris.

der Orleansbahn und der Westbahn am linken Seineufer dazu, die eine Verbindung der beiden elektrisch betriebenen Vorortlinien nach Juvisy und Versailles ermöglichen würde, so würde sich eine dritte ostwestliche Stadtbahn bilden. Hierzu kommen die beiden ringförmigen Linien im Zuge der äußeren Boulevards, 2 Nord- und 2 Südlinien, die aber nicht als Ringlinien, sondern als Aufspaltungen der Linie I anzusehen sind, und die Verlängerung der Linie II N nach der Porte Dauphine, wodurch eine Verschlingung der Linien II N und I hergestellt wird. Wir haben dann ferner die beiden nordsüdlichen Bahnen IV und V: Porte Clignancourt—Porte d'Orleans und Nordbahnhof—Place d'Italie, eine vollkommene Diagonal-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:36 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

linie: Place du Danube—Autueil und den Anfang einer solchen: Opéra—Palais Royal.

Die durch die unvollkommene Stadtanlage — Lage der Geschäftsstadt unmittelbar am Michigan-See — bedingte gemeinsame Endschleife der vier Chicagoer Stadtbahnen — Abbildung 45 — stellt sich als ein besonderer Fall der Gabelung nach Abbildung 27 dar. Da sich die einzelnen Linien in den Außenbezirken zum Teil noch weiter verzweigen, so ist ihre Inanspruchnahme an den Stellen, wo sie in die gemeinsame Strecke, die Schleife eintreten, schon sehr groß und die Schleife kann daher den an sie gestellten Verkehrsansprüchen nicht genügen. Aus diesem Grunde mußten die außer-

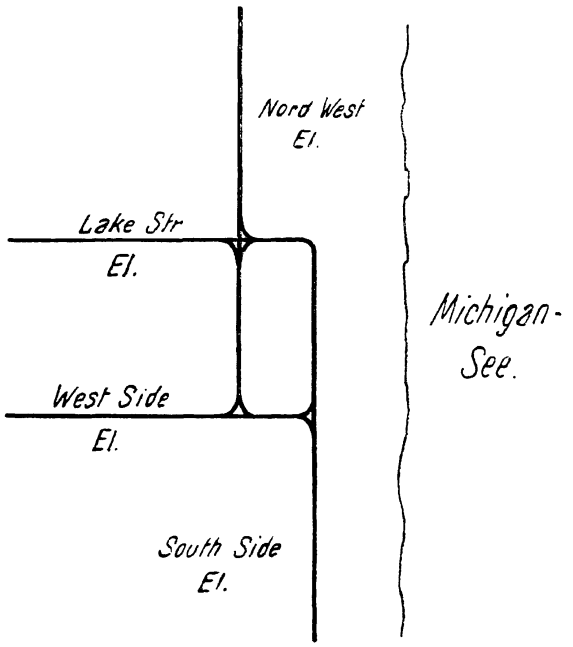


Abb. 45. Schema des Stadtbahnnetzes von Chicago.

halb der Schleife gelegenen ehemaligen Kopfstationen der einzelnen Linien zum Teil wieder in Betrieb genommen werden.

Nach dem Muster der Abbildung 39 und den bei ihrer Besprechung erwähnten Gesichtspunkten ist in Abb. 1 (Tafel I) das Liniennetz für die ideale Stadt von 4 Millionen Einwohnern entworfen worden. Die Verteilung des Bahnnetzes und der Bahnstationen über das Stadtgebiet ist in Zahlentafel 17 zusammengestellt worden; Zahlentafel 18 ermöglicht einen Vergleich mit den Verhältnissen in Groß-London. Die Gesamtlänge des Bahnnetzes für die Viermillionenstadt beträgt 231 km. Nach dem früher ermittelten Gesamtverkehr von 860 Millionen Fahrten im Jahre, ergibt sich der kilometrische Jahresverkehr zu 3,72 Millionen.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:36 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Generated on 2019-07-31 14:36 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Zahlentafel 17.

Das Bahnnetz der idealen Stadt.

Bezeichnung der Linie	Gesamtlänge	davon im Gebiet der				Zahl der Stationen	davon im Gebiet der			
		Geschäftsstadt	geschlossenen Wohnstadt	offenen Bauweise	Vororte		Geschäftsstadt	geschlossenen Wohnstadt	offenen Bauweise	Vororte
	km	Kilometer					Zahl der Stationen			
A — B	34,0	2,4	7,2	5,4	19,0	23	5	8	4	6
C — D	23,0	2,4	7,2	5,4	8,0	19	5	8	4	2
E — F	19,2	1,2	6,6	8,4	3,0	19	3	8	6	2
G — H	24,4	—	6,0	8,4	10,0	18	1	8	6	3
I — K	22,4	—	6,0	8,4	8,0	17	1	8	6	2
L — M	20,7	1,2	6,6	8,4	4,5	20	3	8	6	3
N — O	22,2	1,2	6,6	8,4	6,0	21	3	8	6	4
P — Q	22,4	—	6,0	8,4	8,0	17	1	8	6	2
R — S	19,2	1,2	6,6	8,4	3,0	19	3	8	6	2
T — U	24,4	—	6,0	8,4	10,0	18	1	8	6	3
zus. . . .	231,6	9,6	64,8	78,0	79,5	191 — 25 = 166	26 - 13 = 13	80 — 12 = 68	56	29
Fläche in qkm	277,6	4,4	84,0	153,0	36,2 ohne Freiflächen	277,6	4,4	84,0	153,0	36,2
Bahnlänge auf 1 qkm . . .	0,83	2,18	0,77	0,50	2,19	0,60	2,95	0,80	0,36	0,80
Bevölkerung .	4 000 000	—	2 300 000	1 530 000	170 000	4 000 000	—	2 300 000	1 530 000	170 000
für das km und für die Station	17 241	—	35 492	19 615	2 139 [26])	24 096	—	33 823	27 321	5 862 [26])

[26]) Diese niedrigen Zahlen ergeben sich, weil im Vorortgebiet die Freiflächen nicht in Rechnung gezogen sind und im Vorortgebiet Anstalten liegen, für die Einwohner nicht vorhanden oder nicht gerechnet sind.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Generated on 2019-07-31 14:36 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN

Zu Zahlentafel 17.

Gesamtfläche der Stadt in ha.

Geschäftsstadt		442,0 ha
Geschlossene Wohnstadt		8 400,0 „
Offene Wohnstadt		15 300,0 „
Vororte	1 700,0	
Bildungsstätten	49,0	
Industriegelände	162,5	
Schlachthöfe	80,0	3 621,5 „
Krankenhäuser	570,0	
Friedhöfe	640,0	
Sportplätze	420,0	
zusammen		27 763,5 ha

Kilometrischer Jahresverkehr $\frac{860}{232} = 3{,}72$ Millionen.

Mittlere Stations-Entfernung $\frac{232}{181} = 1\,270$ m.

Zahlentafel 18.

Das Bahnnetz Groß-Londons.

	Auf 1 qkm entfallen		Bevölkerung für das Bahnkm	Bevölkerung auf eine Station
	Bahnlänge km	Zahl der Stationen		
Grafschaft	1,18	0,91	12 700	16 485
Außenbezirk	0,41	0,17	3 426	8 000
Groß-London	0,56	0,30	6 817	12 394

Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

D. Beeinflussung des Liniennetzes durch Rücksichtnahme auf Eisenbahnen.

Die Bahnhöfe des Fernverkehrs sind wichtige Knotenpunkte des städtischen Verkehrs. Es ist daher notwendig, sie in das Stadtbahnnetz in der Weise einzubeziehen, daß in ihrer unmittelbaren Nähe Stadtbahnstationen angelegt und mit dem Fernbahnhof womöglich durch besondere Treppenanlagen verbunden werden. Die Zahl der von der Fernbahn auf die Stadtbahnen übergehenden Reisenden ist aber nicht so groß, um etwa bestimmend auf die Linienführung der Stadtbahn einzuwirken. In Berlin betrug im Jahre 1909 die Zahl der auf den Fernstationen abfahrenden und ankommenden Reisenden 16 853 000 und man muß berücksichtigen, daß nur ein Bruchteil dieser Reisenden auf die Stadtbahn übergehen wird.

Auch wenn man annimmt, daß dies 50 % sind, so fällt die Zahl gegenüber der Gesamtzahl der Reisenden auf der Stadtbahn (in Berlin im Jahre 1909: 348 000 000) nicht ins Gewicht. Es ist daher nicht richtig, etwa nach Abb. 46 die Endbahnhöfe einer Stadt durch eine ringförmige Stadtbahn

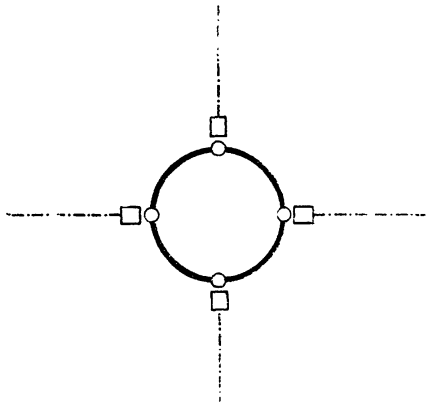


Abb. 46. Ringschleifen zur Verbindung der Endbahnhöfe.

zu verbinden, denn der auf sie entfallende Verkehr würde doch nur einen geringen Bruchteil des radialen Verkehrs bilden; es ist vielmehr richtiger, auch bei Einbeziehung von Fernbahnhöfen an der radialen Führung der Stadtbahnlinien festzuhalten. Wohl aber bietet das Bestehen eines Stadtbahnnetzes ein gutes Mittel, die Fernbahnhöfe weiter aus der Innenstadt hinaus zu verlegen, ohne daß dadurch erhebliche Beeinträchtigungen des Stadtverkehrs entstehen, weil die weiter draußen liegenden Fernbahnhöfe mit der Stadtbahn schnell erreicht werden können.

Zweckmäßig ist es, die äußere Endigung einer Stadtbahn an eine Eisenbahnfernstation heranzuführen, weil dadurch dem äußersten, sonst schwach benutzten Teil der Stadtbahn Verkehr zugeführt und die ganze Linie dadurch rentabler gemacht wird.

Generated on 2019-07-31 14:36 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Diese Eisenbahnstation wird alsdann eine Art Verteilungsstation für den Stadtverkehr. Einer solchen Anordnung könnte man z. B. das Schema der Abbildung 41 zugrunde legen, wenn man die Linie A/B als Eisenbahn und die Punkte C und D als Verteilungsstation denkt.

Die beiden über E und F laufenden Halbringlinien würden dann bei den in C und D gelegenen Bahnhöfen ihren Ursprung nehmen.

Es bleibt noch der Anschluß von Städtebahnen zu besprechen. Als Städtebahnen werden solche Bahnen bezeichnet, die den Nachbarortsverkehr zwischen zwei Großstädten vermitteln, unterwegs keine Zwischenstationen erhalten und mit großer Fahrgeschwindigkeit und dichter Zugfolge betrieben werden[27]). Der Anschluß der Städtebahn an das Straßenbahnnetz, wie er z. B. in Düsseldorf und Cöln besteht, hat bei einer größeren Stadt den Nachteil, daß durch die geringe Reisegeschwindigkeit auf der Straßenbahn, der Zweck der Städtebahn, schnell von einem beliebigen Punkt der einen Stadt nach einem beliebigen Punkt der anderen zu gelangen, vollständig vereitelt werden kann. Auch können beim Übergang der Verkehrsmittel der Städtebahn auf das Straßenbahnnetz durch Störungen im Straßenverkehr unliebsame Beeinflussungen des Fahrplans der Städtebahn entstehen. Wenn daher in der Stadt, die den Endpunkt der Städtebahn bildet, ein Stadtbahnnetz vorhanden ist, so wird man die Städtebahn an dieses anschließen. Auch in den Vereinigten Staaten von Amerika, dem Geburtslande der Städtebahn, ist man von ihrem Anschluß an das Straßenbahnnetz allmählich zurückgekommen und führt die Städtebahnen auf eigenem Bahnkörper in die Stadt oder schließt sie an eine Stadtbahn an.

Der Anschluß an das Stadtbahnnetz kann an der Endstation einer Stadtbahnlinie erfolgen. Da aber auch in diesem Falle durch die geringe Reisegeschwindigkeit auf der Stadtbahn die Gesamtreisezeit zwischen den beiden Städten ungünstig beeinflußt wird, so ist es zweckmäßiger, die Städtebahn zu einem weiter innen, etwa am Rande der geschlossenen bebauten Wohnstadt, belegenen Stadtbahnhof zu führen und erst dort den Übergang zur Stadtbahn zu bewirken.

---

[27]) Vgl. Prof. Dr.-Ing. O. Blum, Städtebahnen, Berlin 1909.

(Schluß folgt.)

Generated on 2019-07-31 14:36 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Die Canadische Überlandbahn und ihre wirtschaftliche Bedeutung[1].

Von Dr. **Alexander Eversmann** in Hamburg.

(Fortsetzung statt Schluß.)

(Mit einer Karte und zwei Kartenskizzen.)

E.

Die Bedeutung der Canadischen Ueberlandbahn für Besiedlung, Landwirtschaft und Getreidehandel.

Bei ihrer Gründung hatte die Gesellschaft neben vielen anderen Vergünstigungen eine Landschenkung von 25 Millionen Acres[2]) erhalten. Von diesen gab sie im Jahre 1886 rund 7 Millionen Acres der Regierung zurück, um damit den Rest eines Darlehens zu tilgen[3]). Durch den Ankauf kleinerer, ebenfalls mit Landschenkungen bedachter Eisenbahngesellschaften vergrößerte sie ihren Landbesitz aber wieder auf 26 623 188 Acres. Unter Berücksichtigung der im Januar 1911 von der *Hudson Bay*-Gesellschaft gekauften 102 174 Acres hat die Canadische Überlandbahn im ganzen ein Gebiet von rund 108 150 qkm im Besitz gehabt. Von diesen ausgedehnten Ländereien besaß sie 1911[4]) noch 11 488 995 Acres oder rund 48 000 qkm, ein Gebiet von der Größe der drei deutschen Bundesstaaten Württemberg, Sachsen und Baden. Absolut genommen ist dieser Landbesitz außerordentlich groß, wenn man aber erwägt, daß der Canadische Bund einen Flächenraum umfaßt, der dem des europäischen Erdteils gleichkommt, so erscheinen die Schenkungen in etwas bescheidenerem Lichte.

[1]) Vergl. Archiv für Eisenbahnwesen 1912, S. 325, 570.

[2]) 1 Acre = 0,0040467 qkm.

[3]) Siehe Seite 339.

[4]) 30. Juni.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:36 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Um diese immerhin eigenartige Unterstützungsart der Landschenkungen zu verstehen, muß man sich klar machen, was den nordamerikanischen Bahnen, vor allem den Überlandbahnen, ihr besonderes Gepräge verleiht. Die Gebiete, durch die die Canadische Überlandbahn westlich vom Nipissing See führte, wiesen zur Zeit der Gründung der Gesellschaft nur verschwindende Ansätze von Besiedlung und Bebauung auf; von dem Vorhandensein der Produktionsmöglichkeiten, die sie bieten sollten, war man noch keineswegs überzeugt. Im Gegensatz also zu den alten Kulturländern, in denen die Eisenbahnen gleichsam nur die bisherigen Verkehrswege ersetzen, einem schon entwickelten Handel und Verkehr eine geeignetere Grundlage verschaffen sollten, mußten in Nordamerika die Eisenbahnen der Siedlung vorauseilen und konnten deswegen zuerst nur wenig oder gar nicht gewinnbringend sein.

Aus diesem Grunde hatte man die Canadische Überlandbahn erstens für eine gewisse Anzahl von Jahren mit einer Zins- und Dividendengewährleistung ausgestattet, damit die Geldgeber trotz der zunächst schlechten finanziellen Aussichten des Unternehmens auf eine angemessene Verzinsung ihrer Kapitalien rechnen konnten. Zweitens hatte man ihr große Ländereien überlassen und damit ein Mittel in die Hand gegeben, durch geeignete Maßnahmen den Verkehr bis zum Ablauf der Zins- und Dividendengewährleistung so zu heben, daß sich das Unternehmen aus eigener Kraft bezahlt machte. Im Besitz so großer Flächen fruchtbaren Landes mußte sie ja aus eigenem Interesse Ansiedler zu gewinnen suchen, die ihr schon nach kurzer Zeit einen gewissen Verkehr sicherten. In der einen Richtung hatte sie die Kolonisten mit Bedarfsartikeln, vornehmlich Industrieartikeln zu versorgen, in der anderen mußte sie die Erzeugnisse, die jene dem Boden abrangen, auf den Markt bringen.

Gab die Gesellschaft Land nur an die Siedler selbst ab, so handelte sie im wohlverstandenen Interesse der Gesamtheit, das eine möglichst rasche Besetzung des Landes mit selbständigen kleinen Farmern erheischte. Um nun zu verhüten, daß die Verwaltung der Bahn mit den Ländereien anders verfuhr, also etwa größere Stücke an Großgrundbesitzer abgab, verlieh ihr die Regierung die Ländereien in der bekannten schachbrettartigen Form. Damit erreichte sie ein Doppeltes; erstens wurde die Gesellschaft angehalten, ihren Besitz nur an Kleinsiedler abzugeben, da die Bildung eines Großgrundbesitzes, wie wir ihn gewöhnlich verstehen, durch die Verzettelung sicherlich erschwert worden war, zweitens sicherte die Regierung den Abnehmern ihrer eigenen zwischen den Eisenbahnländereien liegenden Besitzungen den Mitgenuß aller Arbeiten, die die Bahn etwa zugunsten ihrer Siedler vornahm, wie Anlage von Wegen, Stichbahnen, Entwässerungskanälen u. a. m. Der Gefahr aber, daß die Bahn größere Teile ihres Land-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:36 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

besitzes an irgendwelche spekulierende Mittelspersonen abgab, konnte man allerdings nicht vorbeugen, und sie wurde denn auch zu einer Zeit akut, als die Kapitalbeschaffung zur Herstellung der Linie für die Gesellschaft ein dringenderes Erfordernis war, als die Besetzung des Landes mit Siedlern. Anfang der 80 er Jahre, in denen sie, wie wir oben schon sahen[1]), ihren Kapitalbedarf nur sehr schwer befriedigen konnte, verkaufte sie 5 Millionen Acres an eine koloniale Bodengesellschaft, die *North West Land Company*[2]). Wie die meisten reinen Landgesellschaften wartete auch diese die Wertsteigerung ihres Besitzes ruhig ab, um ihn möglichst vorteilhaft, wenn auch erst nach langer Zeit, abgeben zu können. Daher hat die Canadische Überlandbahn durch Verkauf dieser 5 Millionen Acres die rasche Besiedlung des Westens hintangehalten, zum mindesten nicht gefördert.

Die der Bahn überwiesenen Ländereien lagen in Westcanada, und zu beiden Seiten ihrer Hauptlinie, im allgemeinen bis zu einem Abstand von 24 Meilen von ihr; da sie aber Land verlangen konnte, das für die Besiedlung g u t g e e i g n e t war, mußten mehrfach Teile an der Linie selbst mit weiter landeinwärts liegenden Gebieten vertauscht werden. Der Wert des in den drei Prärieprovinzen gelegenen Landbesitzes beruht auf der Fruchtbarkeit des Bodens, die den Anbau von Getreide und anderen Nutzpflanzen in hervorragender Weise begünstigt, während sich die Ländereien in Britisch Columbia vor allem durch ihren großen Kohlenreichtum und ihre wertvollen Holzbestände auszeichnen.

Das wirksamste Mittel, um die Besiedlung Westcanadas zu fördern, ja erst zu ermöglichen, war für die Canadische Überlandbahn die Vervollkommnung ihres Netzes, denn die Grundlage für die Besiedlung eines Landes sind seine Verkehrswege. Wie sich die Gesellschaft in dieser Hinsicht bewährte oder, soweit die Zeit bis 1901 in Betracht kommt, nicht völlig bewährte, haben wir bereits oben kennen gelernt[3]).

Wie die Regierung, so entfaltet auch die Canadische Überlandbahn eine lebhafte Werbetätigkeit in fremden Ländern, um die Bevölkerung zur Auswanderung nach Canada zu bewegen[4]). Erstere läßt sie betreiben von ihren *Trade Commissioners*, die Canadische Überlandbahn von ihren

---

[1]) Siehe Seite 338.

[2]) Nähere Angaben über das Verhalten insbesondere dieser Gesellschaft bei Sering: Die landwirtschaftliche Konkurrenz Nordamerikas. Leipzig 1887. S. 362 u. 364.

[3]) Siehe Abschnitt B.

[4]) Die Einwanderung nach Canada hat im letzten Jahrzehnt einmal der Zahl nach stark zugenommen; sie betrug (nach Blaubuch II 1911 S. 9)

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:36 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Filialen im Ausland, als deren Mittelpunkt man wohl das Bureau in London ansehen kann. Zulässig ist sie ohne Schwierigkeiten nur in den Vereinigten Staaten von Amerika und in England, während sie in den Kulturländern des europäischen Festlandes auf den stärksten Widerstand der Regierungen stößt und deswegen nicht den gewünschten Erfolg hat[1]). In Canada ist man darüber sehr wenig erfreut, würde man doch einen starken Zuzug aus den Kreisen der so hoch stehenden nordwesteuropäischen Landwirtschaft außerordentlich gern sehen.

Da eine offene Aufforderung zur Auswanderung in Ländern wie Frankreich, Deutschland, Belgien, Dänemark und Rußland unmöglich ist, muß man sich mit weniger verfänglichen, harmloseren Mitteln begnügen. Zu ihnen gehört die Beschickung möglichst jeder bedeutenden Ausstellung in

---

1901/02	67 306 Köpfe,	1905/06	189 064 Köpfe,
1902/03	128 364 „ ,	1906/07 (9 Monate)	124 518 „ ,
1903/04	130 334 „ ,	1907/08	262 336 „ ,
1904/05	146 157 „ ,	1908/09	141 308 „ ,

1909/10 geschätzt auf rund 300 000 Köpfe.

Ferner ist sie dadurch charakterisiert, daß der Zufluß aus den benachbarten Vereinigten Staaten — allerdings schon seit Ende der 90 er Jahre des vorigen Jahrhunderts — stark angeschwollen ist und die Einwanderung aus Großbritannien 1908/09 zum erstenmal der Zahl nach übertroffen hat. Wirtschaftlich ist diese starke Einwanderung in gewisser Weise von Vorteil für Canada. Diese Einwanderer, in der Regel mehr oder weniger kapitalkräftig, kommen fast ausnahmslos aus den westlichen und mittleren Getreidestaaten der nordamerikanischen Union, sind also mit den Verhältnissen und Bedingungen, mit denen die Landwirtschaft in der nördlichen Hälfte Nordamerikas zu rechnen hat, durchaus vertraut und kommen deswegen in den Prärieprovinzen Canadas rasch zu wirtschaftlichem Erfolge. Bedenklich ist sie in wirtschaftlicher Hinsicht insofern, als diese Ansiedler den Boden oft mit größter Rücksichtslosigkeit auspressen, um nur rasch einen Erfolg ihrer Arbeit zu sehen (vgl. hierzu Quandt a. a. O. S. 572). Politisch ist diese starke Einwanderung aus den Vereinigten Staaten wegen des stark ausgeprägten Nationalbewußtseins der Bürger der Vereinigten Staaten und wegen der nie verstummenden Agitation zum Anschluß des Canadischen Bundes an die Union für Großbritannien recht wenig erfreulich. Der Einwanderung aus Großbritannien steht man im allgemeinen sehr mißtrauisch gegenüber, da sie sich nicht aus den Kreisen ergänzt, die für die Besiedlung des Landes geeignet und erwünscht sind. Dies erklärt sich schon aus der geringen landwirtschaftlichen Bevölkerung des Vereinigten Königreiches (vgl. hierzu Blaubuch 1, 1904, S. 18/19). Die drittstärkste Gruppe kommt aus den osteuropäischen Ländern, aus Rumänien, Galizien, Rußland. Diese stellt wenig bemittelte, aber auch wenig anspruchsvolle Elemente, die sich zur Besiedlung der noch abseits der großen Verkehrsstraßen gelegenen Gebiete am besten eignen (vgl. hierzu Gerhardt: Canada selbständig? Berlin 1910, S. 142/8).

[1]) Vgl. hierzu einen Artikel der Frankfurter Zeitung 1911. Nr. 100.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:39 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

diesen Ländern und die Verteilung einer wahren Unzahl von Flugschriften in der Sprache aller Herren Länder mit mehr oder weniger zugkräftigen Aufschriften durch die Regierung und die Eisenbahngesellschaften[1]).

Die von den Agenten gesammelten Auswanderer werden mit eigenen Schiffen nach den Häfen des Ostens geführt. Die Gesellschaft unterhält einen großen Stab von Sachverständigen, die die Einwanderer begleiten, auf der Fahrt über alle möglichen Fragen aufklären und bis zu ihrer Niederlassung nicht mehr verlassen. Sonderzüge bringen die Ankömmlinge in die Bestimmungsgebiete, wo ihnen entweder die Züge selbst oder auch Einwandererbaracken zum Wohnen in den ersten Tagen nach der Ankunft zur Verfügung stehen. Die für die eigenen Ländereien der Gesellschaft bestimmten Siedler werden zu bedeutend ermäßigten Fahrpreisen, wenn nicht auf Freischeinen befördert. Die Ankömmlinge suchen sich ihre Güter entweder einzeln selbst aus oder lassen, wenn es sich um größere Gruppen handelt, diese wichtige und für den Erfolg vielfach entscheidende Arbeit von vorausgesandten Landsleuten vornehmen. Die Ansetzung der Siedler ist unter Berücksichtigung der einzelnen Nationalitäten entweder in größeren Gruppen oder in kleineren Abteilungen möglich. Die *Townships*[2]), in deren Sektionen sich Regierung und Gesellschaft teilen, lassen allerdings keine Ansetzung in größeren geschlossenen Gruppen mehr zu, da das Heimstättenland in ihnen längst vergriffen ist; sie kann nur in den sogenannten *irrigation blocks* erfolgen, auf die wir bald näher eingehen werden. Für die Ansiedlung in größeren Gruppen gleicher Nationalität spricht, daß ein Zusammenarbeiten, auf das die Kolonisten zur Hebung der Produktivität des Bodens in vielen Fällen angewiesen sind, am ehesten unter Landsleuten gewährleistet ist. Sie hat aber das starke politische Bedenken, daß sie nur zu leicht zur Abgeschlossenheit der einzelnen Nationen führt, während die Regierung in der Schaffung einer einheitlichen canadischen Nation eine ihrer vornehmsten Aufgaben sieht. Deswegen steht sie einer solchen Ansetzung feindlich gegenüber und hat mit wenigen Ausnahmen alle Anträge, die zu ihrer

---

[1]) Der Vorsitzende der Kolonisationsabteilung der Canadischen Überlandbahn, Herr Peterson, schrieb mir auf eine Anfrage, die Gesellschaft suche wegen der vorzüglichen Fähigkeiten der deutschen landwirtschaftlichen Arbeiter eine möglichst große Anzahl von ihnen für ihre Ländereien zu gewinnen. Man habe im Jahre 1910 begonnen mit einem *Campaign from our London Office with a view to interesting German agricultural classes;* er läßt aber durchblicken, daß man wegen des Verhaltens der deutschen Regierung nicht recht auf Erfolg rechne.

[2]) Eine *Township* ist die Einheit des staatlichen Vermessungssystems. Sie ist 36 englische Quadratmeilen groß und in 36 Sektionen geteilt, von denen jede 640 Acres umfaßt. 640 Acres = rund 25 Morgen.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:39 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Ermöglichung, auf einen Austausch von Eisenbahn- und Regierungsländereien hinausliefen, abschlägig beschieden. Die Canadische Überlandbahn vermeidet im allgemeinen ebenfalls eine Ansetzung in größeren Gruppen und handelt so im Sinne der Regierungspolitik. Ihrer Ansicht nach ist ein Zusammenarbeiten auch in kleineren Abteilungen von Stammverwandten möglich; vor allem aber will sie als Eisenbahnunternehmer ihre gesamten Ländereien rasch, wenn auch zunächst nur wenig dicht, mit Siedlern besetzen, denn nur so hat sie Gewähr, daß ihre Anlagen voll ausgenutzt werden.

Die Preise, die die Gesellschaft für ihre Ländereien forderte, sind verglichen mit denen der kolonialen Bodengesellschaften recht mäßige gewesen. So verlangte beispielsweise die schon erwähnte *North West Land Company* im Jahre 1883 $ 5 bis 12 für den Acre[1]), während die Canadische Überlandbahn zu derselben Zeit 200 000 Acres zu $ 1½[2]) für den Acre an französische Kolonisten verkaufte. Einen Durchschnittspreis von $ 5 für den Acre hat sie erst 1906 erreicht. In den letzten Jahren sind allerdings die Preise dank der stark gestiegenen Einwanderung vornehmlich kapitalkräftiger Amerikaner recht erheblich in die Höhe geschnellt. Sie bewegten sich 1908 von $ 8 an aufwärts und betrugen 1911 durchschnittlich $ 14,11, für bewässerte Ländereien $ 33,63 für den Acre. Der Hauptgrund für die Verschiedenheit der Preise ist natürlich die jeweilige Entfernung von der nächsten Eisenbahnhaltestelle.

Die Zahlungsbedingungen, die die Gesellschaft zu Beginn ihrer Tätigkeit festgesetzt und mit einigen Abänderungen bis heute beibehalten hat, lassen erkennen, daß sie die Besiedlung und Bebauung des Landes und die Hintanhaltung der Bodenspekulation erstrebt. Dadurch unterscheidet sich die Canadische Überlandbahn, wie der schon genannte Herr Peterson 1909 vor dem *Royal Colonial Institute* in London auseinandersetzte, hauptsächlich und vorteilhaft von den kolonialen Bodengesellschaften. Deren Interesse hört mit dem Augenblick auf, da das Land an die Kolonisten verkauft ist, während das der Canadischen Überlandbahn dann erst recht beginnt.

In den ersten Jahren ihres Bestehens gewährte sie für jeden Acre Land, mit dessen Bebauung innerhalb einer bestimmten Frist begonnen worden war, einen Nachlaß von 50 %. Heute sind die Bestimmungen, etwas abgeändert, aber den Zweck wahrend, die folgenden: Der Siedler, der nicht mehr als 640 Acres kauft, hat beim Abschluß des Kaufvertrages $^1/_{10}$ des Kaufpreises in bar zu entrichten; den Rest muß er mit 6 % jährlich verzinsen und außerdem regelmäßig tilgen, am Ende des ersten Jahres hat er

---

[1]) Nach Sering: a. a. O. S. 362.

[2]) Nach Croal: a. a. O. S. 12/13.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:37 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

aber lediglich die fälligen Zinsen abzuführen. Der Rest ist sodann in neun gleichen Teilen, von denen jeder am Ende eines Jahres fällig ist, abzutragen. Das Recht auf Teilzahlung wird nur dann gewahrt, wenn sich der Siedler im ersten Jahre nach Kaufabschluß tatsächlich auf der Farm niederläßt und mindestens $^1/_{16}$ seines Gutes zur Zufriedenheit der Gesellschaft bebaut. Tut er dies nicht, so werden die Zahlungsbedingungen für ihn ungünstiger, ebenso auch dann, wenn er von vornherein erklärt, mit der Bebauung zunächst noch nicht beginnen zu wollen, während er bei sofortiger Bezahlung des ganzen Kaufpreises einen Nachlaß von 10 % erhält. Als Sicherung für ihre Forderung erhält die Gesellschaft bis zur vollkommenen Tilgung des Kaufpreises die sämtlichen auf der Farm errichteten Bauten und die angeschafften Gerätschaften verpfändet.

Besonders erleichtert sind die Kauf- und Zahlungsbedingungen für englische Landleute. Sie allein genießen die weitgehenden Vorteile, die das unter dem Namen *Ready Made Homes for British Farmers* bekannte Siedlungssystem gewährt. Diese Kolonisten kaufen nicht wie die Angehörigen anderer Nationalität ein unbebautes Stück Land, das zuerst urbar gemacht werden muß, sondern fast völlig betriebsfertige Güter. Die Gesellschaft läßt vor ihrer Ankunft Wohnhäuser, Ställe und Schuppen errichten und, je nachdem es sich um bewässerte oder unbewässerte Ländereien handelt, 40 oder 60 Acres Land pflügen und säen. Auch diese Siedler werden selbstverständlich so angesetzt, daß die Grundlagen für ein erfolgreiches Zusammenarbeiten gegeben sind[1]).

Da der Gesellschaft durch alle diese vorbereitenden Arbeiten recht bedeutende Kosten erwachsen, sind die Bodenpreise natürlich entsprechend höher. Der Kaufpreis ist auch hier in 10 gleichen Teilen nebst 6% Zinsen zu entrichten, die Farmer haben aber beim Kaufabschluß nichts zu zahlen, denn die erste Rate wird erst am 1. Januar des nächsten Jahres fällig. Da sie auf dem von der Gesellschaft bestellten Bodenstück, wenn nicht etwa die Ernte besonders schlecht ausfällt, mit Sicherheit einen zur Zahlung der ersten Rate ausreichenden Ertrag erwarten können, so können sie ihre gesamten Mittel in das Gut stecken und so seine Ergiebigkeit erhöhen. Die Gesellschaft ist an dem Erfolg dieser Farmer auf das stärkste interessiert und deswegen bei ihrer Auswahl sehr vorsichtig; denn nur dann kann sie den ersehnten Lohn ihrer Bemühungen ernten, die auf eine Steigerung des Verkehrs hinauslaufen. Aus diesem Grunde hat sie auch die ersten derartigen Siedler in der Nähe von Strathmore angesetzt, wo sie ihre bedeutendste Versuchsfarm unterhält. Sie sorgt durch

---

[1]) Nach Möglichkeit will die Gesellschaft immer 16 Familien zusammen ansetzen und für Herstellung eines Gotteshauses und einer Schule Sorge tragen.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:37 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

ständige Belehrung, daß ihre Klienten die für Westcanada geeignetsten landwirtschaftlichen Betriebsformen und Nutzpflanzen kennen lernen. Mit dem Ausfall der ersten im Jahre 1910 vorgenommenen Versuche dieser Art Ansiedlung war die Gesellschaft sehr zufrieden und sie ging deswegen im Jahre 1911 in größerem Stile vor.

Für die Siedler scheinen die Zahlungsbedingungen beider Systeme zunächst außerordentlich günstig zu sein. Sie ermöglichen wenig bemittelten, aber tüchtigen Landleuten die Niederlassung mit der Aussicht, in absehbarer Zeit Herren der eigenen Scholle zu werden. Die Siedler haben beim Kaufabschluß nur ein Zehntel des Kaufpreises, im zweiten Falle sogar nichts in bar zu entrichten, und können den Boden das Restkaufgeld gleichsam selbst hervorbringen lassen. Da die Einwanderer am besten im Frühjahr nach Canada kommen, haben sie im ersten Jahre für die Bebauung des Landes nur wenig Zeit und daher kaum Hoffnung auf einen einigermaßen befriedigenden Ernteertrag. So ist der erste Herbst für sie sehr kritisch, nur zu leicht sind sie geneigt, die Flinte ins Korn zu werfen. Darauf nimmt die Gesellschaft Rücksicht und verlangt von den gewöhnlichen Siedlern am Ende des ersten Jahres nur die Zinsen für die Restkaufsumme, aber noch keinen Tilgungsbetrag. Von den Käufern der *Ready Made Homes* kann sie mehr fordern, da sie ihnen ja bereits für den ersten Herbst eine Ernte gewährleistet, soweit dies überhaupt möglich ist. Die beiden Systeme sind also dazu angetan, tüchtigen, tatkräftigen und erfahrenen Farmern das Fortkommen und Selbständigwerden zu erleichtern.

Gegen diese Siedlungspolitik lassen sich aber auch schwerwiegende Bedenken geltend machen. Im Heimatland erfolgreiche Landleute, die sich im Besitz reicher Erfahrungen glauben, können unter den so ganz anders gearteten Verhältnissen leicht Schiffbruch erleiden; einmal werden sie durch die erleichterten Zahlungsbedingungen verleitet, mehr Land zu erwerben, als sie angemessen bewirtschaften können, und ferner sind sie bei der Auswahl der Farm auf die Angestellten der Gesellschaft angewiesen, die als untergeordnete Organe wenigstens bei gewöhnlichen Siedlern nicht immer nach uneigennützigen Gesichtspunkten handeln werden. Am bedenklichsten ist aber, daß die Farmer — vor allem die Käufer der *Ready Made Homes* —, auch wenn sie im allgemeinen Erfolg haben, 10 Jahre lang in starker Abhängigkeit von der Gesellschaft bleiben. Es darf füglich bestritten werden, daß das patriarchalische Verhältnis zwischen Käufer und Verkäufer, das die Canadische Überlandbahn immer als so besonders verlockend für die Farmer hinzustellen beliebt, für diese in jedem Falle eine reine Freude ist. Fällt einmal eine Ernte wenig gut aus, so sind die Farmer, die sich nur im Besitz unbedeutender Kapitalien befinden, und solche werden ja von den erleichterten Zahlungsbedingungen am ehesten ange-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:37 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

zogen, in einer besonders schwierigen Lage. Können sie ihren Verpflichtungen nicht nachkommen, so wird ihre Abhängigkeit von der Gesellschaft nur noch größer. Die nächste Ernte braucht dann nicht einmal schlecht, sondern nur mager zu sein, und es ist nicht abzusehen, wann sie ihre vollkommene Unabhängigkeit erlangen und die so oft gepriesenen Herren der eigenen Scholle werden.

Über die Verschuldungsverhältnisse der Farmer läßt sich mit Sicherheit nichts feststellen. Vergleicht man die Zahl der der Gesellschaft in einem Jahre wegen Nichterfüllung des Kaufvertrages wieder zugefallenen Acres mit den im gleichen Zeitraum verkauften Acres, so scheint allerdings ein optimistisches Urteil gerechtfertigt zu sein. Es betrugen von 1901 bis 1911 die ersteren in Prozenten der letzteren 5,9 — 1,2 — 1,6 — 9,4 — 6,9 — 8,8 — 5,3 — 22,1 — 9,5 — 7,9 und 10,8 %[1]).

Das System der *Ready Made Homes* verlangt aber noch eine besondere Würdigung in politischer Hinsicht. Wir sahen bereits oben, daß sich die Mehrzahl der englischen Einwanderer nicht aus den Kreisen ergänzt, die für den landwirtschaftlichen Betrieb in Frage kommen. Infolgedessen steht auf dem Lande, abgesehen von den nicht sehr zahlreichen canadischen Binnenwanderern, den Angehörigen verschiedenster Nationalitäten kein Gegengewicht in Gestalt rein englischer Siedler gegenüber. Gerade in den Bewässerungsgebieten der Canadischen Überlandbahn haben sich fast ausschließlich bisherige Bürger der Vereinigten Staaten niedergelassen, sowohl wegen ihrer Erfahrung im Anbau bewässerten Bodens, als auch wegen ihrer Kapitalkraft, die ihnen die Zahlung der höheren Bodenpreise ermöglicht. Diese Tatsache hat die englische Regierung schon lange mit Mißtrauen und Besorgnis betrachtet, es kann ihr daher nur erwünscht sein, daß die Canadische Überlandbahn gerade in jenen Gebieten die Niederlassung englischer Farmer in größerer Zahl erleichtert. Eine andere Frage ist die, ob die englische Landwirtschaft eine größere Zahl Bauern, um die es sich nur handeln kann, abzugeben vermag.

Im allgemeinen sind die Maßnahmen der Canadischen Überlandbahn zur Förderung der Besiedlung des Landes, von einigen Ausnahmen allerdings abgesehen, zweckmäßig gewesen. Die Hauptaufgabe, die sie als Landgesellschaft zu erfüllen hatte und noch zu erfüllen hat, ist die, das Land rasch mit Siedlern zu besetzen, weder selbst unberechtigt zu spekulieren, noch der Spekulation Dritter Vorschub zu leisten, und endlich den Siedlern zur Erlangung der gesicherten Stellung behilflich zu sein. Diesen Aufgaben ist sie nach Möglichkeit gerecht geworden. Sie hat es verstanden, ihre Erwerbsinteressen mit den Interessen der Allgemeinheit in Einklang

[1]) Unter Nichtberücksichtigung der *British Columbia Lands.*

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:37 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

zu setzen. Aus diesem Grunde kann auch die Siedlungspolitik der Canadischen Überlandbahn einen Vergleich mit den Maßnahmen[1]) der Bundesregierung, die eine Bodenspekulation schlimmster Art vielfach verursachen und begünstigen, wohl aushalten. Indem die Verwaltung der Bahn so verfuhr, sorgte sie nicht nur für die ziffernmäßige Zunahme der Bevölkerung in den drei Prärieprovinzen, sondern auch für die Heranbildung eines leistungsfähigen Bauernstandes und damit für die wahrhaft glänzende Entwicklung des wichtigsten Erwerbszweiges in Westcanada, der Landwirtschaft. Wenn diese in den beiden letzten Jahrzehnten, vor allem aber im letzten, einen so großartigen Aufschwung genommen hat, so ist dies in mancher Hinsicht der zweckmäßigen Siedlungspolitik der Gesellschaft zu danken.

1904 begann sie ferner mit der Schaffung eines großartigen Kulturwerkes, mit der Bewässerung eines großen Teiles von Süd-Alberta. Sehr kostspielige Arbeiten waren hierfür erforderlich, deren Früchte die Gesellschaft naturgemäß allein genießen wollte. In der Erkenntnis, daß ihr Vorhaben im Interesse der Landwirtschaft lebhaft zu begrüßen sei, willigte die Regierung ausnahmsweise in einen Austausch von Regierungs- und Eisenbahnland ein. So kam die Gesellschaft in den Besitz eines zusammenhängenden Gebietes von rund 3 Millionen Acres, das östlich von Calgary zwischen Bow River und Red Deer River, Nebenflüssen des südlichen Saskatchevan, liegt. 1911 kaufte sie aus demselben Grunde von der *Hudson Bay*-Gesellschaft, die in jeder *Township* Westcanadas zwei Sektionen ihr eigen nennt, 102 174 Acres zu einem Preise von $ 13,50 für den Acre.

Diese drei Millionen Acres liegen in einem Gebiet mit außerordentlich fruchtbarem Boden, das aber nicht in jedem Jahre auf eine ausreichende Niederschlagsmenge rechnen kann. Um es gleichwohl landwirtschaftlich nutzbar zu machen, begann man zunächst mit extensiver Viehzucht; später sah man ein, daß auch in trockenen Jahren ein sogenannter gemischter Farmbetrieb[2]) sehr wohl möglich sei. Eine längere Reihe trockener Jahre mußte aber die Besiedlung aufhalten, ja sogar die Volkszahl zurückgehen lassen. Man traf daher Vorkehrungen, die dem Boden auch in trockenen Zeiten die genügende Feuchtigkeit sicherten, man warf sich auf die künstliche Bewässerung. Diese ist in Süd-Alberta, in dem wegen der Nähe

---

[1]) Vgl. hierüber Sering: Die landwirtschaftliche Konkurrenz Nordamerikas. Leipzig 1887, ferner die Reiseberichte *Aus Westcanada* in der Frankfurter Zeitung, 1909. Nr. 281, 298, 309, 313, 315, 316, 320, 322, 344, 351.

[2]) Innerhalb des landwirtschaftlichen Betriebes Canadas unterscheidet man den reinen Feldbau (*farming*), den Feldbau in Verbindung mit Viehzucht oder Obst- und Gemüsezucht (*mixedfarming*), die reine Viehzucht (*stock raising*) und das Molkereiwesen (*dairying*).

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:37 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

des Felsengebirges Flüsse mit genügendem Gefälle vorhanden sind, technisch möglich, während sie im Südwesten Saskatchevans, der unter demselben klimatischen Verhängnis leidet, ausgeschlossen ist.

Der Canadischen Überlandbahn gebührt hingegen keineswegs das Verdienst, die künstliche Bewässerung in Canada eingeführt zu haben, denn mehrere kleinere Gesellschaften hatten sich schon früher erfolgreich mit ihr befaßt. Ihr war es aber natürlich auch sehr wenig angenehm gewesen, daß ihre Besitzungen in Süd-Alberta nicht dauernd zur Besiedelung geeignet schienen, obwohl gerade ihre Nähe zum Absatzgebiet in Britisch Columbia, das landwirtschaftliche Erzeugnisse einführen muß, an und für sich einer Besiedlung nur günstig war. Als Eisenbahngesellschaft mußte sie zur Erzielung einer geeigneten Verzinsung ihres investierten Kapitals danach streben, den Verkehr in allen ihr tributpflichtigen Gebieten dauernd hochzuhalten, damit die Kraft ihrer Lokomotiven und die Räume ihrer Wagen voll ausgenutzt wurden[1]). Deswegen folgte sie dem Beispiel anderer Gesellschaften und begann 1904 mit der Ausführung eines Riesenvorhabens künstlicher Bewässerung, neben dem sich die Pläne anderer Unternehmungen recht bescheiden ausnehmen[2]).

Von ihrem rund 3 Millionen Arces umfassenden *Irrigation Block* sollen sich ungefähr 60 % als bewässerungsfähig erwiesen haben, während 40 % technischer Schwierigkeiten wegen zum Bewässern nicht geeignet sind. Die Gesellschaft begann mit der Bearbeitung des westlichen Teiles[3]), deren Kosten auf $ 5 000 000 veranschlagt wurden. Zu seiner Berieselung wurden insgesamt gebaut ein Kanal von 60 Fuß Breite, 5 Fuß Tiefe und 11 Meilen Länge, zwei große Wasserstaubecken, 150 Meilen kleinerer Kanäle und 800 Meilen Gräben.

Die Gesellschaft gibt dieses Land natürlich nur zu höheren Preisen ab, aber unter denselben Zahlungsbedingungen. 1908/09 verkaufte sie 69 963 Acres zu $ 24,71, 1909/10 145 421 Acres zu $ 26,59 und 1910/11 19 097 Acres zu $ 33,63, durchschnittlich für einen Acre. 1910 begann sie mit den Arbeiten im östlichen Block, die einen Kostenaufwand von ungefähr $ 8 500 000 erfordern werden, doch soll in ihm ein bei weitem größerer Teil zur Be-

---

[1]) Canadian Pacific Railway Company's Irrigation Project. Herausgegeben von der Gesellschaft. S. 25.

[2]) Die größten Bewässerungsprojekte der Vereinigten Staaten sind nach Quandt: a. a. O. S. 573, das Yakima-Valleyprojekt in Washington mit 270 000 Acres, das Klomathprojekt in Oregon-Kalifornien mit 190 000 Acres, das Yumaprojekt in Kalifornien-Arizona mit 100 000 Acres und das Imperial-Valleyprojekt in Kalifornien-Mexiko mit 400 000 Acres.

[3]) Der ganze Bewässerungsblock wurde in 3 Teile, die *Western, Central* und *Eastern* geteilt.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:37 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

wässerung geeignet sein als im westlichen, der nur zu einem Drittel bewässerungsfähig ist.

Die wirtschaftliche Bedeutung dieser großartigen Anlagen liegt nun nicht darin, daß sie ein zur Besiedelung vollkommen ungeeignetes Land anbaufähig machen, sondern, wie die Gesellschaft in allen ihren Flugschriften hervorhebt, in ihrem Charakter einer Versicherung, sowohl gegen die Schäden der trockenen Zeiten, als auch gegen die Nachtfröste, da die Kulturen auf bewässertem Boden die Nachtfröste besser ertragen sollen als auf unbewässertem. Der Unterschied zwischen den Preisen stellt sich als eine Art Versicherungsprämie dar; wer sie nicht tragen will oder nicht tragen kann, hat selbstverständlich ein größeres Risiko, das aber keineswegs so groß ist, daß der landwirtschaftliche Betrieb auf unbewässertem Boden aussichtslos erscheint. Es kommt nur auf die Wahl der richtigen Bebauung und Betriebsweise an. Um in dieser Hinsicht Erfahrungen zu sammeln, und um an Hand dieser die Farmer belehren zu können, unterhält die Gesellschaft in den Bewässerungsgebieten eine Reihe von Versuchsfarmen, deren bedeutendste bei Strathmore liegt. Diese befassen sich neben der Bebauung bewässerten Bodens vornehmlich mit den Anbaumöglichkeiten des unbewässerten Landes [1]).

Der größte Wert ihrer Anlagen für die canadische Landwirtschaft liegt aber vielleicht darin, daß sie dem Farmer den Übergang zum intensiven Betrieb ermöglichen oder doch jedenfalls sehr erleichtern, also die Produktivität des Landes bedeutend erhöhen können. Die Gesellschaft gibt in einer ihrer Veröffentlichungen eine Nebeneinanderstellung der Ernteergebnisse des Jahres 1909, wie sie auf unbewässertem und bewässertem Boden in demselben Kreis erzielt wurden. Einige von ihnen seien hier wiedergegeben:

W e i z e n.

Ernte auf unbewässertem Boden . . . 31 Bushel.
„ „ bewässertem „ . . . 43 „ .

G e r s t e.

Ernte auf unbewässertem Boden . . . 35 Bushel.
„ „ bewässertem „ . . . 64 „ .

K a r t o f f e l n.

Ernte auf unbewässertem Boden . . . 149 Bushel, 36 lbs.
„ „ bewässertem „ . . . 646 „ , 48 „ .

---

[1]) Vgl. hierzu Frankfurter Zeitung: Aus Westcanada. 1909, Nr. 320.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:37 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Zuckerrüben.

Ernte auf unbewässertem Boden . . . 6 Tons[1]), 1860 lbs.
„ „ bewässertem „ . . . 24 „ , 1500 „ .

Die Canadische Überlandbahn rechnet darauf, mit der Zeit über 150 000 Farmer in ihrem *Irrigation Block* ansiedeln zu können, in einem Gebiet, das man noch vor wenig mehr als einem Jahrzehnt für vollkommen ungeeignet zum landwirtschaftlichen Betrieb hielt.

Die westcanadische Landwirtschaft findet nun ihre Eigenart im extensiven Getreidebau, der das Getreide und unter ihm den Weizen zum wichtigsten Handelsartikel des Landes macht. Der Getreidehandel Westcanadas erheischte aus mehreren Gründen eine besondere Beachtung und Behandlung durch die Canadische Überlandbahn.

1. Wenn wir von der erst seit Ende der 90 er Jahre einsetzenden Einwanderung aus den Vereinigten Staaten absehen, waren die westcanadischen Kolonisten fast durchweg sehr wenig kapitalkräftig, so daß für die westcanadische Landwirtschaft einmal Kapitalarmut charakteristisch ist.

2. Die siedelungspolitischen Maßnahmen der Regierung und der Canadischen Überlandbahn ermöglichten es selbst einem Einwanderer, mit nur ganz geringen Mitteln ein Stück Land von beträchtlicher Größe als Eigentum zu erwerben. Durch den Reiz verleitet, den der Besitz eigenen Landes ausübt, zogen es daher viele landwirtschaftlich geschulte und auch nicht geschulte Kolonisten vor, lieber unter oft großen Entbehrungen Land zu erwerben und zu bebauen, als sich als Arbeiter zu verdingen. Dem so geringen Angebot an Arbeitskräften stand aber schon früh eine starke Nachfrage gegenüber, einmal in den zunächst allerdings wenig zahlreichen kapitalkräftigen Farmern, sodann in der Canadischen Überlandbahn selbst, die wegen der nie aussetzenden Anforderungen, die für die Vergrößerung des Netzes an sie gestellt wurden, eine ständige Nachfrage nach Arbeitern hatte. So gesellte sich zu der Kapitalarmut als weiteres Charakteristikum der Landwirtschaft der Mangel an Arbeitskräften.

3. Das Getreide, das die mittleren Provinzen ernteten, mußte vornehmlich nach dem Osten versandt werden, teils zur Verarbeitung in den zahlreichen Mühlen Ontarios, teils zur unmittelbaren Ausfuhr nach Europa. Da aber der Weg von den Prärieprovinzen nach dem Osten und seinen Hafenplätzen sehr lang ist, mußte man den billigsten Beförderungsweg wählen, um das westcanadische Getreide konkurrenzfähig zu erhalten und mit ihm einen lohnenden Gewinn zu erzielen. Deswegen war das Getreide

[1]) 1 Ton = 2 240 lbs. = 1 016,048 kg; 1 Pound (lb.) = 453,593 kg; 1 Bushel = 36,348 Liter.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:37 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

auf die Benutzung der verhältnismäßig niedrigen Frachtsätze der Binnenschiffahrt auf den Großen Seen und der Seeschiffahrt ab Montreal angewiesen. Nun schließt aber die Schiffahrt der Eisverhältnisse wegen bereits Ende November, so daß die Beförderung der stets steigenden Entemengen bis zu den Umschlagsplätzen am Oberen See spätestens in der zweiten Woche des November beendet sein muß.

Aus diesen Gründen hatte die Canadische Überlandbahn bei der Behandlung der Getreideversendungen wichtige und schwierige Aufgaben zu lösen. Erstens mußte sie dafür sorgen, daß die Farmer sofort nach Beendigung der Ernte ihr Getreide der Bahn zur Beförderung übergeben konnten, da sie in den meisten Fällen nicht die nötigen Mittel zum Bau von Scheunen hatten. So heißt es in dem Blaubuch I. 1904, S. 104: *The farmer of the North West does not, as a rule, invest his capital in providing storage for his crop. He considers that it is the duty of the railway company to convey his grain immediately after it is threshed.* Zweitens mußte sie Vorkehrungen treffen, die die Abfertigung des Getreides an den einzelnen Haltepunkten in der Prärie und seinen Umschlag in den Hafenstädten an den Großen Seen mit möglichst geringem Aufwand menschlicher Arbeit bewerkstelligten. Endlich hatte sie ihren ganzen Betrieb in den Prärieprovinzen so zu gestalten, daß das gesamte angelieferte Getreide spätestens Mitte November die Umschlagsplätze am Oberen See erreicht hatte.

In derselben Lage wie die Canadische Überlandbahn hatten sich die Getreidebahnen der Vereinigten Staaten befunden. Sie brauchte also nur ihrem Beispiel zu folgen und das bekannte Elevatorensystem in Westcanada ebenfalls einzuführen [1]). Dies tat sie auch, aber zunächst nicht folgerichtig. Wohl sorgte sie noch während des Baus ihrer Hauptlinie für die Einrichtung von sogenannten *Terminal Elevators* in Winnipeg, Port Arthur, Owen Sound, Montreal u. a. O. Aber sie unterließ den Bau der *Country Elevators*. Dies mag seinen Grund zum Teil darin haben, daß die Canadische Überlandbahn zunächst von der Bundesregierung, und zwar unter Hervorhebung der politischen und militärischen Bedeutung der transkontinentalen Linie, gebaut wurde, zum Teil darin, daß man von der weitgehenden Eignung der Prärieprovinzen zum Getreidebau noch keineswegs überzeugt war.

An Stelle der *country elevators* entstanden meist auf Grund und Boden der Gesellschaft sogenannte *flat warehouses*, die, ohne die vollendete Technik der Elevatoren zu besitzen, doch für die Erfordernisse des zunächst nur ge-

---

[1]) Über die Technik der Elevatoren vgl. Schumacher: Die Organisation des Getreidehandels in den Ver. Staaten von Amerika. Weltwirtschaftliche Studien. Leipzig 1911. S. 209 ff.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:37 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

ringen Handels ausreichten. Die Besitzer dieser Lagerhäuser kauften den Farmern ihr Getreide zu Preisen ab, die zwischen ihnen jeweils vereinbart wurden, verschifften es, sobald eine genügende Menge vorhanden war, um es dann meistens auf der Börse von Winnipeg zu verkaufen. Als die Getreideernten mit zunehmender Besiedelung größer wurden, und die *flat warehouses* einem stärker entwickelten Handel und Verkehr nicht mehr genügten, entschloß sich die Canadische Überlandbahn, die geeigneten Haltepunkte ebenfalls mit *country elevators* auszustatten.

Sobald sie Ende der 80 er Jahre die Notwendigkeit hierzu erkannt hatte, ging sie mit großer Tatkraft vor. Sie untersagte kurzerhand auf ihrem Gelände die Errichtung von *flat warehouses*, ermunterte Geldleute zum Bau und Betrieb von Landelevatoren und errichtete, wo ihr dies nicht gelang, solche auch wohl selbst.

Den Elevatorengesellschaften überließ sie den Grund und Boden entweder kostenlos oder zu einem ganz geringen Kaufpreis. Wie sich die Entwicklung des Elevatorenwesens in Westcanada vollzog, zeigt uns folgende Tabelle. Es betrug nach dem Jahresbericht des *Winnipeg Board of Trade* 1910 der Fassungsraum sämtlicher Elevatoren in Westcanada und den Umschlagsplätzen am Oberen See:

1891 . . .	7 628 000	Bushel,
1896 . . .	13 873 600	„ ,
1901 . . .	21 000 000	„ ,
1906 . . .	50 453 200	„ ,
1907 . . .	55 600 000	„ ,
1908 . . .	60 808 600	„ ,
1909 . . .	63 190 100	„ ,
1910 . . .	77 901 100	„ .

Solange sich die Elevatorengesellschaften gegenseitig Konkurrenz machten, hatte das geschlossene Elevatorensystem für die Farmer große Vorteile. Sie konnten sich den Elevator aussuchen und hatten die Gewißheit, daß ihnen angemessene Preise gezahlt, angemessene Gebühren berechnet und daß ihr Getreide richtig eingeschätzt wurde. Dies änderte sich, als sich die Besitzer der Elevatoren zu großen Verbänden zusammenschlossen, und somit der einzelne Farmer einem kapitalkräftigen und geschlossenen Zwischenhandel ziemlich wehrlos gegenüberstand. Es setzte nunmehr eine ziemlich heftige Gegenbewegung der Farmer ein, einmal gegen die Elevatorengesellschaften selbst, sodann aber auch gegen die Canadische Überlandbahn.

Das Bestreben der größeren und kapitalkräftigen Farmer ging fast ausschließlich dahin, die *country elevators* zu umgehen, das heißt, das

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:39 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Getreide unmittelbar in die Güterwagen zu verladen, um es in Winnipeg zu verkaufen, nachdem erst dort die Gradierung vorgenommen worden war. Hierbei — den sogen. *track shipments* — stießen die Farmer aber auf den Widerstand, und zwar meistens passiven Widerstand der Canadischen Überlandbahn, der natürlich diese Art von Getreideverschiffungen äußerst unangenehm war. Fuhr in die Elevatoren der Güterzug einfach in seiner ganzen Länge hinein oder an ihn heran, um ohne Aufwand menschlicher Arbeit in denkbar kurzer Zeit gefüllt zu werden und beförderungsfähig zu sein, so war bei den *track shipments* schon wegen der umständlichen Rangierarbeiten ein unwirtschaftlicher Zeit- und Arbeitsaufwand unvermeidlich. Die Bahn suchte daher den Farmern die Umgehung der Elevatoren nach Kräften zu verleiden und berücksichtigte die Einzelverlader bei der Gestellung von Wagen erst dann, wenn die Elevatorengesellschaften völlig befriedigt worden waren. So mußten jene auf die Verschiffung ihres Getreides oft lange warten.

Die Gegnerschaft gegen die Bahn und gegen die Elevatorengesellschaften wurde endlich so stark, daß sich die Regierung von Manitoba zu gesetzgeberischen Einschreiten veranlaßt sah. Sie erließ im Jahre 1901 das sogenannte Manitoba-Weizengesetz, wonach die Eisenbahngesellschaften bei der Gestellung von Wagen die Einzelverlader ebenso wie die größten Elevatorengesellschaften behandeln mußten. Die Bahn mußte den Auftrag eines Farmers auf Anlieferung von Wagen unverzüglich Folge leisten. War der Farmer innerhalb 24 Stunden nach der Bereitstellung nicht in der Lage, die Wagen mit Getreide zu beladen, dann durfte die Gesellschaft den Auftrag als ungültig betrachten und die Wagen zurückziehen.

Dieses Gesetz sollte den Wagenmangel für den einzelnen Farmer beseitigen, hat ihn aber tatsächlich für die Allgemeinheit nur vergrößern können, wenigstens in der ersten Zeit nach seinem Erlaß. Was war die Folge, wenn sich die Farmer rücksichtslos auf den Boden des Gesetzes stellten? Die Einzelverlader konnten so viele Wagen anfordern, wie ihnen beliebte, die Gesellschaft mußte dem Verlangen zunächst nachkommen. Daraus ergab sich, daß zu einer Zeit, da mit jedem Wagen gekargt, und alles zur Beschleunigung des Verkehrs getan werden mußte, ein geringer Prozentsatz von Produzenten infolge fehlerhafter Berechnungen ein zweckloses Hin- und Herfahren von Wagen und damit eine Erschwerung der Verkehrsabwicklung herbeiführen konnte. Einmal wurden dadurch die Betriebskosten der Bahn in die Höhe geschraubt, sodann mußte auf den Haltepunkten für die notwendigen Laderampen gesorgt werden. Zum Ausgleich für die hierdurch entstehenden Kosten mußte die Bahn entweder ihre Tarife erhöhen oder durfte sie wenigstens nicht ermäßigen. Beides lag sicherlich nicht im Interesse der Gesamtheit.

Generated on 2019-07-31 14:38 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Aber auch die Elevatorengesellschaften kamen in eine unangenehme Lage. Wurde infolge Wagenmangels die glatte Verkehrsabwicklung in Frage gestellt, so konnten sie möglicherweise ihr Getreide nicht mehr vor Schluß der Schiffahrt an den Oberen See versenden. Über die Mittel der Elevatoren, dieses Risiko abzuwälzen, macht das Blaubuch I 1904 (S. 105) lehrreiche Mitteilungen. Vor dem Erlaß des Gesetzes kauften die Elevatorengesellschaften vom 20. November ab kein Getreide mehr für die Sommerverschiffung, wenigstens nicht mehr zu den gewöhnlichen Bedingungen. Sie erhoben für jedes nach diesem Zeitpunkt gekaufte Bushel eine Gebühr von 3 Cts., um sich gegen das Risiko vorzeitigen Schlusses der Schiffahrt zu sichern. Nach dem Erlaß des Gesetzes berechneten die Gesellschaften aber bis zu 10 Cts. für das Bushel, und zwar bereits vom 20. Oktober ab, da sie sich ja nun auch gegen das Risiko schützen mußten, eine genügende Anzahl Wagen nicht erhalten zu können. Das Gesetz war also keineswegs dazu angetan, die Mißstände zu beseitigen. Wenn sich die vielfach gehegten Befürchtungen nicht in vollem Umfang verwirklicht haben, so ist dies einmal dem vernünftigen Verhalten der Farmer zuzuschreiben, sodann und vor allen Dingen der sachgemäßen Verkehrspolitik der Eisenbahngesellschaften. Es wäre selbstverständlich ein unberechtigtes Verlangen zu fordern, daß die Bahnen den Stand ihrer Betriebsmittel auf den größtmöglichen Verkehr abstellen oder den größten Teil ihrer Wagen und Lokomotiven zur Zeit der Ernte in den Prärieprovinzen zusammenziehen, denn durch die *Getreideblockade*, wie sie das Blaubuch I 1904 nennt, wird die Versendung anderer Güter schon genügsam aufgehalten. Man kann nur verlangen, daß die Eisenbahngesellschaften ihren Wagenpark mit dem Fortschreiten des Verkehrs vergrößern. In dieser Beziehung hat die Canadische Überlandbahn nicht gefehlt. Gegen 21 332 Güterwagen im Jahre 1901 wurden 9 Jahre später bereits 53 154 gezählt[1]).

[1]) 1906 folgte wiederum ein wenig glückliches Gesetz, das echt englisch, eine weitere Ausdehnung der Sonntagsruhe auch für den Eisenbahnbetrieb bezweckt. Nach dieser sogenannten *Lord Day's Act* dürfen an Sonntagen nur solche Eisenbahnzüge und Schiffe bis zu ihrer Bestimmungsstation weitergeführt werden, die sich zu Beginn des Sonntags bereits auf der Fahrt befanden. Es ist klar, daß durch diese Bestimmung ebenfalls sowohl der Wagenmangel erhöht, wie die Verkehrsabwicklung empfindlich gehemmt wird. In Zeiten sprunghaft steigenden Verkehrs, wie beispielsweise nach Füllernten, können die Bahnen ihre Leistungsfähigkeit nicht voll ausnutzen (vgl. hierzu: Railroad Gazette 1906 S. 269 und Kupka: a. a. O. S. 373).

Generated on 2019-07-31 14:39 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

F.

Eisenbahngesetzgebung und Tarifwesen.

Als die ersten Eisenbahnen in den alten Kulturländern gebaut wurden, führten sie für den Handel im Vergleich mit den bisherigen Beförderungsmitteln eine so große Verbilligung und Beschleunigung des Verkehrs herbei, daß die Frage, wie er im einzelnen gehandhabt wurde, und ob die Tarife in ihrer Höhe angemessen und gerecht waren, zunächst völlig in den Hintergrund trat.

Anders hier! Die Überlandbahnen fanden bei ihrer Gründung noch keinen irgendwie nennenswerten Handel in den Prärieprovinzen vor, sie mußten ihn recht eigentlich erst schaffen. Daher war der Handel Westcanadas, von seinen unbedeutenden Vorläufern abgesehen, vom Augenblick seines Entstehens an auf die Eisenbahnen abgestellt, so daß die Frage der Tarifgestaltung von vornherein eine gewaltige Rolle spielte. Einmal aus dieser Erwägung heraus, sodann aber auch auf Grund der bösen Erfahrungen, die das Land in den 70 er Jahren des vorigen Jahrhunderts mit der *Grand Trunk* Eisenbahn und ihrer zügellosen Tarifpolitik hatte machen müssen, bedang sich die Bundesregierung bereits im Gründungsgesetz von 1881 die Genehmigung der Tarife der Canadischen Überlandbahn aus, so daß diese Gesellschaft in ihrer Tarifgestaltung nie völlige Freiheit gehabt hat.

Bald folgte der Erlaß des canadischen Eisenbahngesetzes vom 22. Mai 1888, da es im Interesse der Allgemeinheit lag, die Tarifpolitik und das gesamte sonstige Verhalten sämtlicher Eisenbahngesellschaften unter eine strenge und weitgehende Aufsicht zu stellen[1]). Die wichtigsten Bestimmungen dieses vorzüglichen und eingehenden Gesetzes, die auf das Tarifwesen Bezug haben, sind die folgenden (nach §§ 223—242)[2]):

Die Tarife müssen unter denselben Umständen für jede Person in gleicher Weise berechnet werden; weder mittelbar noch unmittelbar darf ein Abzug von diesen Gebühren zugunsten oder zum Nachteil einer Gesellschaft oder einer Person gemacht werden. Die Gebühren für größere Mengen oder längere Strecken können im Verhältnis geringer sein, als für geringere Mengen und kleinere Entfernungen, aber nur dann, wenn sie unter denselben Umständen für jede Person in der gleichen Weise erhoben werden.

Die Klasseneinteilung der Güter soll — ausgenommen der Durchgangsverkehr nach den Vereinigten Staaten — nach einheitlichen, vom Generalgouverneur von Zeit zu Zeit bekanntgegebenen Grundsätzen vorgenommen

---

[1]) Vgl. hierüber auch Pieck: Archiv für Eisenbahnwesen 1890 S. 203 ff. und Kupka: ebenda 1909 S. 371 ff.

[2]) §§ 251—284 des Gesetzes von 1903.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:39 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

werden. Das mit der Neufassung des Gesetzes im Jahre 1903 geschaffene und mit sehr weitgehenden Befugnissen ausgestattete Eisenbahnamt[1]) erhielt den Auftrag, eine einheitliche, dauernde Güterklasseneinteilung für ganz Canada vorzubereiten.

Bei Festsetzung der Gebühren darf ferner keine Gesellschaft *under like circumstances and conditions* eine ungleichmäßige Behandlung zweier Ortschaften vornehmen; liegen diese gleichen Umstände und Bedingungen nicht vor, dann dürfen die Gesellschaften zur Erhaltung des Verkehrs im Falle der Konkurrenz Differentialtarife aufstellen. Die Entscheidung der Frage, ob jene gegeben sind oder nicht, lag bis 1903 in der Hand der Gesellschaften, und wurde in diesem Jahre dem Eisenbahnamt übertragen. Wie die besonderen Nachlässe, so sind auch die geheimen Tarife und Rückvergütungen strengstens untersagt. Die Tarife müssen von den Gesellschaften überall da, wo die Gebühren erhoben werden, an sichtbaren Stellen aufgelegt werden und müssen den Gesamtbetrag der zur Erhebung kommenden Fracht im einzelnen nachweisen.

Die für den Frachtverkehr in Betracht kommenden Tarife gliedern sich in

Normaltarife,
Spezialtarife und
Ausnahmetarife.

Bevor ein Normaltarif Gültigkeit hat, muß er erstens dem Eisenbahnamt vorgelegt werden, um hier nachgeprüft und genehmigt oder verworfen zu werden, zweitens — wie auch jeder Spezialtarif — innerhalb 14 Tage vor dem Zeitpunkt des beabsichtigten Inkrafttretens zweimal in der *Canada Gazette* veröffentlicht worden sein.

Spezial- und Ausnahmetarife unterliegen in ihrer Höhe vor ihrer Einführung keiner Genehmigung, da sie von Natur niedriger sind als die Normaltarife. Sie stellen also beide eine Vergünstigung der Verfrachter dar, die sich ihrer bedienen können. Bei den Spezialtarifen hat dies aber kein Bedenken, denn sie begünstigen nur ganz allgemein und nicht etwa irgendeine einzelne Person. Das geht schon daraus hervor, daß sie in dem Klassifikationssystem enthalten sind, veröffentlicht werden und für jedermann gelten, der die Bedingungen zur Anwendung des Tarifes erfüllt. Wenn für größere Mengen und längere Strecken verhältnismäßig niedrigere Tarife

---

[1]) Das *Board of Railway commissioners for Canada* setzt sich zusammen aus 3 ständigen, vom Generalgouverneur ernannten Mitgliedern, während dem bis 1903 bestehenden *railway committee of the Privy Council* 4 Kabinettsmitglieder angehörten, Es wechselte also in seiner Zusammensetzung mit der jeweiligen Regierung.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:38 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

erhoben werden dürfen, als für kleinere Mengen und kürzere Strecken (vgl. S. 891), so ist damit den Gesellschaften gestattet, sowohl Staffeltarife aufzustellen, als auch für größere Frachtmengen, also beispielsweise wenn der Laderaum eines Güterwagens voll ausgenutzt wird, verhältnismäßig niedrigere Sätze zu berechnen, Bestimmungen, gegen die nichts einzuwenden ist.

Bedenklich sind aber die Ausnahmetarife. Diese brauchen nicht veröffentlicht zu werden und müssen stets zur Benachteiligung solcher Verfrachter führen, die aus rein zufälligen Gründen zu diesen nicht verfrachten können. Die meisten Klagen gegen die Tarifpolitik der Bahnen haben ihren Grund in dem Bestehen dieser Tarife und sind in vielen Fällen zweifellos berechtigt. Wenn man den Bahnen erlaubt hatte, beim Vorliegen einer Konkurrenz Ausnahmetarife aufzustellen, so hatte man in erster Linie an den Wettbewerb der Binnen-Schiffahrt oder auch einer ausländischen Eisenbahngesellschaft gedacht, und wenn dieser vorlag, ließ sich ein Wettbewerbstarif immerhin rechtfertigen. Da aber die Canadische Überlandbahn und auch andere Gesellschaften zweifellos unberechtigterweise solche Tarife auch aus dem Grunde einführten, um der Konkurrenz einer inländischen Eisenbahngesellschaft zu begegnen, machte man im Jahre 1903 die Einführung eines Ausnahmetarifs von der Genehmigung des Eisenbahnamtes abhängig.

Hat letzteres zwar nicht die Befugnis, auch die Höhe der Sätze eines Wettbewerb- und eines Spezialtarifes vor dem Inkrafttreten zu genehmigen, so kann das Amt doch eine nachträgliche Prüfung vornehmen und muß dies tun, wenn Klagen von Verfrachtern vorliegen. Jeden Tarif, den es für *unjust or unreasonable* erachtet, kann es aufheben und die Gesellschaft veranlassen, einen neuen Tarif aufzustellen. Kommt diese einer solchen Aufforderung nicht oder nur unvollkommen nach, so kann das Amt einen neuen Tarif aufstellen, nach dem gefahren werden muß.

Die Verkehrsvereinbarungen (*traffic agreements*) sind im canadischen Gesetz — abweichend von dem der Vereinigten Staaten — erlaubt. Die canadischen Eisenbahnunternehmungen dürfen jederzeit mit anderen Gesellschaften für einen Zeitraum von höchstens 21 Jahren Vereinbarungen treffen, sowie für die Verteilung der bei einer solchen Betriebsgemeinschaft in Betracht kommenden Einnahmen. Bedingung ist nur die Genehmigung der Generalversammlung, des Eisenbahnamtes und ordnungsgemäße Veröffentlichung. Alle geheimen Verbandsverträge sind ausdrücklich untersagt.

Verbot man den Eisenbahnen solche Vereinbarungen, so war damit eine wohltuende Konkurrenz, wie man in den Vereinigten Staaten mit dem Erlaß des Verbotes erhoffte, keineswegs gewährleistet. Entweder mußten die Gesellschaften dann zu dem früheren wilden Durcheinander zurückkehren — und daß sie dies bei ihren immer mehr anwachsenden Kapitalien

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:38 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

taten, war kaum anzunehmen — oder zu anderen Arten von Verträgen ihre Zuflucht nehmen, durch die die Konkurrenz dann meistens völlig ausgeschaltet wurde. So ist die Bestimmung des canadischen Gesetzes im Vergleich zu der des Gesetzes der Vereinigten Staaten sicherlich als die zweckmäßigere zu bezeichnen.

Die Klagen gegen die Tarifpolitik der Canadischen Überlandbahn, der man schon lange zu hohe Tarife für die wichtigsten Massenartikel zum Vorwurf machte, nahmen einen lebhaften, erregten Charakter an, als die *Canadian Northern* niedrigere Sätze einführte, ohne daß jene ihrem Beispiel folgte. 1903 sah sich die Regierung gezwungen, zur Unterstützung des Eisenbahnamtes sogenannte Eisenbahnkommissionen einzusetzen, die von Zeit zu Zeit in verschiedenen Orten Westcanadas Untersuchungen über die laut gewordenen Klagen anstellen sollten. 1904 nahm die Canadische Überlandbahn eine allgemeine Ermäßigung der Tarifsätze vor und entzog damit den meisten Klagen den Boden.

Eine Umfrage bei den *Boards of Trade* einer größeren Zahl von Städten in den Getreideprovinzen dahingehend, ob auch nach 1904 berechtigte Klagen gegen die Tarifpolitik der Bahn erhoben werden, hat zu keinem einwandsfreien Ergebnis geführt. Die Antworten sind fast durchweg sehr rosig gehalten, die Tarifpolitik der Bahn wird nicht nur im Getreidetransport, sondern überhaupt gelobt, zu Klagen sei kein Anlaß vorhanden; allerdings seien zu Beginn des Jahrhunderts die Tarife z. B. für den Getreideverkehr unberechtigt hoch gewesen. Diese Aussagen der *Boards of Trade* dürfen indessen nicht ohne weiteres als zutreffend angesehen werden, denn es läßt sich nicht feststellen, inwieweit sie unter dem Einfluß der Canadischen Überlandbahn stehen, also überhaupt in der Lage sind, ein sachlich richtiges Urteil abzugeben. Immerhin glauben wir die Beschwerden unter Berücksichtigung der Antworten folgendermaßen einteilen zu können.

1. Klagen solcher Verfrachter, die unter Umgehung der Elevatoren die sogenannten *track shipments* vornehmen. Sie behaupten, daß sie in der Gebührenberechnung ungünstiger behandelt werden als die Elevatorengesellschaften. Treffen diese Klagen zu, verfährt die Bahn also tatsächlich so, kann man dies nur als berechtigt ansehen, denn solche Verfrachtungen müssen, wie wir oben sahen, die Betriebskosten erhöhen.

2. Klagen solcher Farmer, die in irgendeiner Weise unter besonders ungünstigen Bedingungen arbeiten. Zu diesen gehören, wie auch einmal die Verwaltung der Kolonisationsabteilung der Canadischen Überlandbahn hervorhob, in erster Linie die Heimstätter, die sich auf weit von der Schiene entfernt liegendem Regierungsland niedergelassen haben. Sie müssen für die Beförderung des Getreides bis zur Bahn so viel Arbeit und Kosten aufwenden, daß der Gewinn aus der Bebauung des Landes nur sehr gering

Generated on 2019-07-31 14:38 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

ist. Es sind die, die sich entscheiden müssen, ob sie in der kurzen Zeit zwischen Ernte und Schluß der Schiffahrt ihr Feld bestellen oder das Getreide zur Verladung bringen sollen. Wie ihre Entscheidung auch ausfällt, sie stehen auf jeden Fall ungünstiger da, als die in der Nähe der Bahn wohnenden Farmer. Es wäre aber schlechterdings ungerecht, von den Bahnen verlangen zu wollen, daß sie solchen Produzenten mit ermäßigten Tarifen zur Hilfe kommen.

3. Endlich sind die Beschwerden solcher Personen zu erwähnen, die die Tarifpolitik der Bahn unter Berufung auf die Zustände vor 1904 allgemein verurteilen. Genau wie damals erst die Konkurrenz der Canadischen Überlandbahn mit der *Canadian Northern* zu einer Herabsetzung der Tarife geführt habe, die schon viel früher hätte eintreten können, so zögerten jetzt die Bahnen insgesamt, mit weiteren Tarifermäßigungen vorzugehen, die im Hinblick auf den erzielten Gewinn und auf die Entwicklung des Verkehrs längst hätte erfolgen müssen.

Zunächst wird vielfach behauptet, die *Canadian Northern* habe nur aus dem Grunde billigere Tarife einführen können, weil die Anlage ihrer Linien zufolge schlechterer Bauart viel weniger Kapital erfordert habe, als die der Canadischen Überlandbahn, und weil ferner das Gelände, durch das jene bislang führe, für die Anlage einer Bahn bedeutend günstiger sei, als es z. B. das Felsen- und Kascadengebirge für die Canadische Überlandbahn gewesen wäre.

Nun ist es selbstverständlich durchaus möglich, daß der Verkehr an einen Punkt gelangt, wo eine Herabsetzung der Tarife sowohl von der Allgemeinheit mit Recht verlangt, als auch von der Bahn selbst wegen der zu erwartenden Verkehrssteigerung ohne Bedenken vorgenommen werden kann, da eben eine Tarifermäßigung unter gewissen Umständen ein mächtiges Anregungsmittel für den Verkehr ist. Wann aber dieser Zeitpunkt gekommen ist, läßt sich nur außerordentlich schwer bestimmen, jedenfalls muß hier das Eisenbahnamt in der Regel versagen, denn es kann nur auf solche Klagen eingehen, die Tarifbegünstigungen oder -benachteiligungen einzelner Personen zum Gegenstand haben. Klagen dieser Art richten sich im Allgemeinen mehr gegen das geltende Eisenbahnsystem als gegen die einzelnen Bahnen. Solange Privatbahnen vorherrschen, muß ein Ausgleich zwischen den volkswirtschaftlichen Interessen der Gesamtheit und den Erwerbsinteressen der Bahnen gefunden werden; man muß zu einem Vergleich kommen, der natürlich nie beide Teile befriedigen kann. Allerdings scheint die Canadische Überlandbahn zu Anfang des Jahrhunderts unberechtigt hohe Tarife gehabt zu haben, z. T. war dies aber jedenfalls eine Folge des ihr zugebilligten Monopols. Helfen konnte hier aber kein Eisenbahnamt, sondern nur der ausgleichende Einfluß der Konkurrenz.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:39 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Über geheime Rückvergütungen u. dgl. m. wird im allgemeinen nicht Beschwerde geführt. Das Eisenbahnamt scheint bei berechtigten Klagen tatkräftig durchzugreifen. So haben z. B. die Bahnen lange Zeit für Holz und Mehl recht hohe Tarife in der Absicht erhoben, die Ausfuhr zu erschweren und niedrigere Preise für diese Güter im Inland zu erzielen, da die Bahnen sowohl einen großen Bedarf an Holz für ihre zahlreichen Neubauten, als auch an Mehl für ihre Arbeiter haben. Das Eisenbahnamt hat jedoch eine Herabsetzung der betreffenden Tarifsätze erzwungen [1]).

Über die Personentarife wird weniger geklagt. Heute gilt wie in den Vereinigten Staaten ungefähr ein Durchschnittssatz von 3 Cts. im einfachen, von 5 Cts. im Rückfahrtverkehr für die Person und die Meile in den *second class passenger cars*, die man wohl mit den *chair cars* der Vereinigten Staaten und unserer dritten Klasse vergleichen kann. Es macht sich jedoch eine Bewegung geltend [2]), die eine Herabsetzung des Durchschnittssatzes auf 3 und 2 Cts. verlangt, der allerdings eine recht erhebliche Mindereinnahme der Bahnen folgen würde. Die Durchschnittseinnahme für die Personenmeile betrug nach Kupka [3]) bei allen canadischen Bahnen 1907 2,083 Cts.; 1909 betrug sie 1,921 Cts.[4]); bei der Canadischen Überlandbahn:

1907	1,83 Cts.	1908	1,89 Cts.
1909	1,88 „	1910	1,83 „ [5]).

Eine Herabsetzung wäre also im Erwerbsinteresse der Bahnen nicht unbedenklich.

(Schluß folgt.)

---

[1]) Nach Kupka: a. a. O. S. 373.

[2]) Nach Kupka: a. a. O. S. 369.

[3]) Kupka: a. a. O. S. 370.

[4]) Nach den Railway Statistics of Canada 1909.

[5]) Nach den Jahresberichten der Gesellschaft.

Generated on 2019-07-31 14:39 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Eine Krisis in dem gewerblichen Einigungs- und Schiedsgerichtsverfahren der englischen Eisenbahnen.

Von **K. Röhling.**

(Schluß.)[1]

IV. Die Quertreibereien der Gewerkschaften.

„Beide Teile haben versichert, daß sie die Beschlüsse der Kommission annehmen werden." Mit diesen Worten schloß die Mitteilung, die das Handelsamt am 19. August der Presse über die beabsichtigte Einsetzung einer Königlichen Kommission zugehen ließ. Diese wichtige Mitteilung, die durch die gesamte Presse ging und auch in The Railway Review, dem Organ der A. S. R. S., erschien, wurde anfänglich von keiner Seite beanstandet. Erst zwei Monate später, nachdem der Bericht der Kommission vorlag, der den Gewerkschaften die Anerkennung versagte, bestritten die Vertreter der Gewerkschaften, eine solche Verpflichtung übernommen zu haben, und leiteten eine heftige Agitation gegen die Annahme der Kommissionsbeschlüsse ein. Eine schriftliche Verpflichtung lag allerdings nicht vor; die amtliche Notiz für die Presse war aber den Parteien am Schluß der Sitzung vom 19. August nach der Unterzeichnung der Bedingungen für die Beendigung des Generalausstandes von der Regierung vorgelesen worden, ohne daß der eingangs erwähnte Satz von einem der Anwesenden beanstandet worden wäre. Der in der Sitzung anwesende Abgeordnete Ramsay Mac Donald (Arbeiterpartei) hat das Verhalten der Gewerkschaftsvertreter in der Sitzung des Unterhauses vom 22. November damit zu erklären versucht, daß die durch die achtstündige Beratung ermüdeten, in dem Sitzungssaal zerstreuten Gewerkschaftsvertreter der Verlesung der Pressenotiz nicht die nötige Aufmerksamkeit geschenkt hätten, so daß ihnen die Bedeutung jenes Satzes offenbar entgangen wäre. Er selbst habe damals von der Ver-

[1]) Vergl. Archiv für Eisenbahnwesen 1912, S. 644.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:39 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

lesung der Notiz nichts wahrgenommen. Selbst wenn man diese Erklärung gelten lassen will, so bleibt doch die Frage offen, weshalb die Gewerkschaftsvertreter die Richtigkeit der amtlichen Darstellung nicht alsbald nach ihrem Bekanntwerden angefochten haben. Es gibt dafür nur die eine Erklärung, daß sie bis zum Erscheinen des Kommissionsberichtes freie Hand behalten wollten. In diesem Zusammenhang sei erwähnt, daß die Central News am 23. August von einem „hervorragenden Mitglied" des Gewerkschaftsausschusses die Mitteilung erhielten, daß die Regierung ernstlich versprochen habe, die Vertreter der Gesellschaften in der Kommission sollten Arbeitgeber sein, die die Gewerkschaften bereits anerkannt hätten. Auf Anfrage der Railway News erklärte das Handelsamt, daß diese Mitteilung jeder Begründung entbehre[1]). Auch Mr. Keir Hardie, eines der hervorragendsten Mitglieder der Arbeiterpartei des Unterhauses, stellte in einer Flugschrift über die Einsetzung der Königlichen Kommission eine ähnliche Behauptung auf. Er mußte sie aber am 26. Oktober im Unterhause mit einer lahmen Entschuldigung zurückziehen, nachdem der Ministerpräsident eine Anfrage, ob die Regierung irgend jemand derartige Versprechungen gemacht habe, verneint hatte.

Der unvorhergesehene Einspruch der Gewerkschaftsführer gegen die Beschlüsse der Königlichen Kommission gab der Sache wieder eine bedrohliche Wendung. Die Gewerkschaften veranstalteten überall, wo sie starken Anhang haben, Massenversammlungen, in denen die Mitglieder des Gewerkschaftsausschusses und hervorragende Mitglieder der Arbeiterpartei des Unterhauses, insbesondere Mr. Ramsay Mac Donald und Mr. Keir Hardie, aufreizende Reden hielten und das Personal zu drohenden Beschlüssen veranlaßten. Vielfach verlangte das Personal einen neuen Generalausstand binnen 24 stündiger Frist. Mr. Keir Hardie trat sogar für einen gemeinsamen Ausstand der Eisenbahner und der Bergleute ein, um ganze Arbeit zu machen. Gestützt auf die Beschlüsse der aufgeregten Massen, beschloß der in London wieder zusammengetretene Gesamtausschuß der vier Gewerkschaften, die Regierung zu benachrichtigen, daß er keine andere Wahl habe, als den Bericht der Kommission in Bausch und Bogen zu verwerfen, wenn er nicht derart geändert werden könne, daß er für das von dem Ausschuß vertretene Personal annehmbar sei. Zugleich wurde – wie immer im ganzen Verlauf der von dem Gewerkschaftsausschuß eingeleiteten Bewegung — eine sofortige Beratung der Vertreter der Gesellschaften mit den Gewerkschaftsführern verlangt. Der Beschluß wurde dem Ministerpräsidenten am 2. November mit dem Hinzufügen übersandt, daß die Lage äußerst kritisch sei, da eine große Zahl der Gewerkschaftsmitglieder die Verhängung des Aus-

[1]) Vgl. The Railway News vom 26. August 1911.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:39 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

standes fordere; daran war die Bemerkung geknüpft, daß der Ausschuß ängstlich bemüht sei, die Arbeitseinstellung zu vermeiden. Welche Änderungen an den Beschlüssen der Kommission verlangt wurden, war weder in dem Beschluß noch in dem Begleitschreiben gesagt. Am folgenden Tage ließ der Ministerpräsident dem Gewerkschaftsausschuß mitteilen, daß er gemeinsam mit dem Schatzkanzler und dem Handelsminister sofort eine Besprechung mit den Vertretern der wichtigsten Eisenbahngesellschaften abgehalten habe. Dabei habe sich herausgestellt, daß die Gesellschaften die Beratung mit den Gewerkschaftsvertretern ablehnten, da es nach ihrer Ansicht ein integrierender Bestandteil des Abkommens vom 19. August sei, daß beide Teile sich den Beschlüssen der Kommission zu unterwerfen hätten. Einzelheiten der neuen Verhandlungsgrundsätze würden — nach der Auffassung der Gesellschaften — nach dem Inkrafttreten des neuen Schemas durch unmittelbare Verhandlungen mit den Vertretern ihres Personals geregelt werden. Die amtliche Antwort beschränkte sich also auf die Mitteilung der Entschließung der Gesellschaften, ohne zur Sache selbst Stellung zu nehmen. In einem Beschluß vom 4. November sprach der Gewerkschaftsausschuß sein Bedauern darüber aus, daß es der Regierung nicht gelungen sei, die Gesellschaften zu der gewünschten Beratung zu veranlassen, obwohl eine solche nach seiner Meinung zu einem beide Teile befriedigenden Abschluß der Angelegenheit geführt hätte. Zugleich faßte der Ausschuß folgenden Beschluß, um sich über die Ansichten der Gewerkschaftsmitglieer zu vergewissern:

> „Der Gesamtausschuß, der mit den Beschlüssen der Eisenbahnkommission nicht einverstanden ist, war bereit, mit den Eisenbahngesellschaften zu erörtern, welche Verbesserungen an der neuen Verhandlungsordnung vorgenommen werden könnten. Da die Eisenbahngesellschaften diesen Vorschlag abgelehnt haben, beschließt der Ausschuß, eine Abstimmung aller Mitglieder darüber vorzunehmen, ob sie bereit sind, die Beschlüsse der Eisenbahn-Kommission, die in der neuen Verhandlungsordnung niedergelegt sind, anzunehmen. Wenn nicht, ob sie bereit sind, die Arbeit zugunsten der Anerkennung der Gewerkschaften und eines von den Ausschüssen der vier Eisenbahnergewerkschaften für alle Eisenbahner aufzustellenden Programms einzustellen?“

Damit war die Frage des Generalausstandes von neuem aufgerollt, und die Ankündigung eines einheitlichen Programms für alle Eisenbahner verhieß den Gesellschaften auch nichts Gutes. Glaubte der Ausschuß wirklich, daß eine Beratung mit den Gesellschaften genügen werde, um den Frieden zu sichern? Wie sein letzter Beschluß zeigt, forderte er nach wie vor die Anerkennung der Gewerkschaften. Er konnte aber nach allem, was vor-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:39 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

gegangen war, unmöglich annehmen, daß die Gesellschaften sozusagen über Nacht ihren alten Standpunkt verlassen und den Gewerkschaften gewähren würden, was selbst die Königliche Kommission ihnen versagt hatte. Das letzte Vorgehen des Ausschusses war deshalb augenscheinlich nur dazu bestimmt, sein gewissenloses Hinarbeiten auf einen neuen Generalausstand mit dem Scheingrund zu decken, daß die ablehnende Haltung der Gesellschaften die friedlichen Absichten des Ausschusses vereitelt habe.

Noch ehe diese schlimme Wendung der Dinge eingetreten war, waren die Gesellschaften im Vertrauen auf die von der Regierung in Aussicht gestellten Tariferhöhungen daran gegangen, die nach Ziffer 3 der Friedensbedingungen vom 19. August übernommenen Verpflichtungen zu erfüllen. Bedeutende Verbesserungen der Arbeitsbedingungen des Personals kamen im Einigungsverfahren zustande; nach der Höhe der von den einzelnen Gesellschaften dafür gemachten Aufwendungen[1]) muß angenommen werden, daß damit alle billigen Forderungen des Personals befriedigt werden könnten. Während die Gesellschaften auf diese Weise nach Kräften bemüht waren, das Personal zu beruhigen, veröffentlichte die Press Association am 31. Oktober ein neues Lohn- usw. Programm mit der einleitenden Bemerkung, daß die Eisenbahner im Begriff seien, die darin enthaltenen Forderungen durch ihre Gewerkschaften den Gesellschaften überreichen zu lassen. Am 3. November erschien das Programm auch in der Railway Review mit dem Bemerken, daß es dem Gewerkschaftsausschuß auf Grund des Beschlusses einer Eisenbahnerversammlung in Bradford als Grundlage für ein nationales Programm überwiesen worden sei. Die Erfüllung der in diesem Programm enthaltenen Forderungen hätte nach ungefährer Schätzung einen jährlichen Mehraufwand von etwa 19 000 000 £ erfordert[2]). Die Gewerkschaftsführer lehnten zwar die Urheberschaft dieser maßlosen Forderung ab; wenn man aber bedenkt, daß sie in dem Beschluß vom 4. November auch die Aufstellung eines derartigen Einheitsprogramms ankündigten, so liegt die Vermutung nahe, daß es sich bei den Beschlüssen der Ortsvereine um bestellte Arbeit handelte. Diese Vermutung wird durch eine Mitteilung der Railway News vom 25. November unterstützt, wonach die Press Association das Material für ihre Veröffentlichung aus autoritativer Quelle erhielt. Aber selbst, wenn die Vermutung unbegründet sein sollte, so mußte doch die von dem Ausschuß in dem Beschluß vom 4. November gestellte Frage — ob das Personal bereit

[1]) So jährliche Mehraufwendungen bei der London and North Western Railway von 80 000 £, bei der Great Western Railway 56 000 £ (im Laufe von 4 Jahren auf 78 000 £ steigend), sowie bei der Caledonian Railway 10 000 £. Von anderen Eisenbahnen sind die einzelnen Verbesserungen der Arbeitsbedingungen, nicht aber ihre finanzielle Gesamtwirkung bekannt geworden.

[2]) Siehe The Railway News vom 4. November 1911.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:39 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

sei, die Arbeit zugunsten eines von dem Ausschuß zu vereinbarenden Einheitsprogrammes einzustellen — unter den Gewerkschaftsmitgliedern die Meinung erregen, daß der Ausschuß hierbei das in allen Versammlungen auftauchende und angenommene neue Programm oder doch einen ähnlichen Wunschzettel im Auge hatte. Mit der Veröffentlichung eines solchen Programms in dieser kritischen Zeit bezweckte man offenbar nur, bei dem Personal das Gefühl der Zufriedenheit nicht aufkommen zu lassen und unter den Gewerkschaftsmitgliedern die Stimmung für einen neuen Generalausstand rege zu erhalten.

Die Abstimmung unter den Gewerkschaftsmitgliedern sollte bis zum 5. Dezember beendet sein. Inzwischen lastete die Befürchtung eines neuen Eisenbahnerausstandes wie ein Alpdruck auf dem Lande. Unter dem Eindruck dieser Befürchtung faßte das Unterhaus am 22. November folgenden Beschluß, dessen Fassung im wesentlichen einem Vorschlag des Schatzkanzlers entspricht:

> „Das Haus ist der Meinung, daß eine Zusammenkunft zwischen den Vertretern der Parteien des Eisenbahnabkommens vom August 1911 zur Erörterung der Frage stattfinden sollte, wie der Bericht der Königlichen Kommission am besten auszuführen sei. Das Haus ersucht die Regierung, ihr Bestes zu tun, um unverzüglich eine Beratung der Parteien herbeizuführen."

Die Regierung war für diese Resolution nur unter der Voraussetzung eingetreten, daß die Parteien den Kommissionsbericht grundsätzlich und im wesentlichen als Grundlage aller weiteren Verhandlungen ansähen. Auf eine Anfrage aus dem Hause, ob der den Gesellschaften durch die Resolution nahegelegte Schritt nicht als Anerkennung der Gewerkschaften aufzufassen sei, erklärte der Ministerpräsident, daß hiervon keine Rede sein könne, da die Frage der Anerkennung bereits durch den Kommissionsbericht entschieden sei. Der Abgeordnete Mr. Ramsay Mac Donald, einer der Rufer im Streit, besaß die Stirn, in derselben Sitzung des Unterhauses eine Resolution einzubringen, durch die den Gesellschaften das Bedauern des Hauses wegen der Verweigerung weiterer Verhandlungen mit dem Gewerkschaftsausschuß ausgesprochen und die Haltung der Gesellschaften als das öffentliche Interesse verletzend und unberechtigt bezeichnet werden sollte. Darauf folgte eine Erklärung des Ministerpräsidenten, daß die Gesellschaften keinen Tadel, daß sie vielmehr für den Abschluß des Abkommens vom 19. August alles Lob verdienten, daß sie dieses Abkommen loyal ausgeführt hätten, und daß sie aus Gründen der Gerechtigkeit und des gesunden Menschenverstandes zu der Annahme berechtigt waren, es sei ein integrierender Bestandteil des Abkommens, daß beide Parteien sich den Beschlüssen der Kommission unterwerfen würden. Zugleich betonte er, daß die amtliche Mitteilung

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:39 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

an die Presse vom 19. August die Auffassung der Regierung über die tatsächlichen Vorgänge richtig wiedergebe. Der Ministerpräsident vermied es zwar, das Verhalten des Gewerkschaftsausschusses zu tadeln; was er hier zur Verteidigung der Gesellschaften vorbrachte, schloß aber einen greifbaren Tadel für die Gegenpartei in sich.

V. Die Einigung der Parteien.

Auf Grund des Unterhausbeschlusses teilte das Handelsamt den Unterzeichnern des Abkommens vom 19. August mit, daß es bereit sei, sie zu dem in der Resolution angegebenen Zweck zur Beratung einzuladen, vorausgesetzt, daß die Beschlüsse der Königlichen Kommission, der Erklärung der Regierung entsprechend, von den Parteien grundsätzlich und im wesentlichen angenommen würden. Beide Teile erklärten sich bereit, einer Einladung unter diesen Bedingungen zu folgen. Die Gesellschaften fügten sich also dem unter dem Druck der Ausstandsgefahr entstandenen Parlamentsbeschluß; für die Gewerkschaften war aber dieser neue taktische Erfolg mit der förmlichen Verzichtleistung auf die Anerkennung bis zum Ablauf des Abkommens von 1907 verbunden. Die entscheidenden Verhandlungen der Parteien fanden unter dem Vorsitz des Chief Industrial Commissioner[1]) Sir George Askwith vom 7. Dezember ab im Handelsamt statt; sie endeten am 11. Dezember damit, daß die an dem Abkommen beteiligten Eisenbahngesellschaften sowie der Gesamtausschuß der vier Eisenbahnergewerkschaften sich verpflichteten, den Bericht und die Verhandlungsordnung der Königlichen Kommission mit einigen Änderungen und Ergänzungen der Verhandlungsordnung anzunehmen. Diese sind hier, soweit es anging, in die Verhandlungsordnung (Anlage 3, S. 919) eingefügt, im übrigen aber am Schlusse der Anlage im Wortlaut wiedergegeben.

Von den Änderungen und Ergänzungen der Verhandlungsordnung seien hervorgehoben:

Zu Ziffer 2. Die offenbar zuweit gehende Vorschrift der Kommission, daß Kollektiveingaben des Personals von mindestens 25 % der Beteiligten zu unterzeichnen seien, kann von den einzelnen Einigungsausschüssen, die zu dem Zweck vor dem Inkrafttreten der neuen Verhandlungsordnung zu einer außerordentlichen Sitzung einzuberufen sind, für ihren Bereich gemildert werden.

Zu Ziffer 2/3. Auch für den Empfang des Personals durch die Gesellschaft sind nunmehr Fristen — von zwei Wochen — vereinbart worden.

---

[1]) Der Vorsitzende des neugegründeten Industrierats, siehe Anmerkung 3 zur Seite 657.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:39 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die dem Personal demnächst zu erteilenden Bescheide sind stets s c h r i f t l i c h abzufassen.

Zu Ziffer 5/6. Beabsichtigt die Gesellschaft, die Arbeitsbedingungen einer ganzen Dienstklasse zum Nachteil des Personals zu ändern, so wird diesem die Einleitung des umständlichen Vorverfahrens nunmehr erspart, da die Gesellschaft nach der Ankündigung ihrer Absicht sogleich die Entscheidung des oder der Einigungsausschüsse anrufen muß, ohne daß es hierzu einer vorgängigen Stellungnahme des Personals bedarf. Da das Personal wohl kaum jemals mit einer Verschlechterung seiner Arbeitsbedingungen einverstanden sein wird, so ist der Fortfall des lästigen Vorverfahrens allerdings zweckmäßig.

Neu ist die Bestimmung, daß auch einzelne Bedienstete wegen der Verschlechterung ihrer Arbeitsbedingungen (außer aus Gründen der Betriebsleitung und der Disziplin) das Einigungsverfahren in Anspruch nehmen können; nur muß die Initiative dazu von ihnen ausgehen. Diese Neuerung widerspricht dem Wesen des kollektiven Einigungsverfahrens und ist geeignet, aus den Einigungsausschüssen eine Beschwerdeinstanz für das Personal zu machen. Zwar sind Verschlechterungen der Arbeitsbedingungen aus Gründen der Betriebsleitung und der Disziplin von der Erörterung im Einigungsverfahren ausgeschlossen; aber hierin liegt zugleich der Keim zu neuen Konflikten, da namentlich die Angelegenheiten der Betriebsleitung ein nicht immer zweifelsfreies Kennzeichen für die Frage der Zuständigkeit der Einigungsausschüsse bilden werden. Jedenfalls wird die Neuerung eine unerwünschte Belastung der Ausschüsse mit sich bringen.

Die Bestimmung, daß die von einem Einigungsausschuß für unangemessen erklärte Verschlechterung der Arbeitsbedingungen Einzelner vom Tage ihres Inkrafttretens an rückgängig zu machen ist, dürfte bei einer für unberechtigt erklärten Verlängerung der Arbeitszeit wohl so zu verstehen sein, daß den Beteiligten für die verflossene Zeit ein Lohnzuschlag für die geleistete Überarbeit gewährt werden soll.

Zu Ziffer 13. Die Anordnung der Kommission, daß die bestehenden Gruppenausschüsse aufzulösen und durch neu zu bildende zu ersetzen seien, beruhte auf der Erwägung, daß diese Ausschüsse nach dem Fortfall der Zentraleinigungsausschüsse eine erhöhte Bedeutung erhalten (Z. 58 des Berichts). Sie fand aber auf keiner Seite Anklang, da die meisten Ausschüsse nach Ablauf der ersten dreijährigen Amtsperiode erst vor kurzem neu besetzt worden sind. Deshalb ist verabredet worden, daß die Ausschüsse, fur die erst im Jahre 1911 Neuwahlen stattgefunden haben, von jener Anordnung ausgeschlossen bleiben. Das ist zweckmäßig und unbedenklich; es erspart dem Personal die Kosten und Umstände, die durch allgemeine Neuwahlen entstehen würden, und beiden Teilen die damit verknüpfte Unruhe.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:39 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die Verabredung, daß die Einigungsausschüsse schon im Mai 1912 zusammentreten können, um die Änderung der noch gültigen Einigungsbeschlüsse und Schiedssprüche zu erörtern, ermöglicht es dem Personal, seine Forderungen unter gewöhnlichen Umständen schon zum 1. Juli 1912 — d. h. dem frühesten, nach Ziffer 47 der Verhandlungsordnung zulässigen Zeitpunkt — durchzubringen.

Nach dem Abschnitt J des Vergleiches sind nunmehr auch die Reiselöhne des Fahrpersonals, allerdings in beschränktem Sinne, in das Einigungsverfahren einbezogen worden, während durch den Abschnitt J dafür gesorgt ist, daß auch das Personal der Gemeinschaftsbetriebe in den Einigungsausschüssen vertreten ist. Die Schlußbestimmung des Vergleiches geht über den Rahmen der Verhandlungsordnung hinaus, da sie sich mit den Arbeitsbedingungen der Gelegenheitsarbeiter — des Verladedienstes — befaßt. Für diese ist die naheliegende Bestimmung getroffen, daß sie nicht schlechter gelöhnt werden sollen, als die am niedrigsten bezahlten ständigen Arbeiter ihrer Klasse. Da die Gesellschaften namentlich in den großen Hafenplätzen viele Gelegenheitsarbeiter zu beschäftigen pflegen, so ist es angebracht, auch für eine angemessene Löhnung dieser besonders leicht zur Unruhe geneigten Elemente zu sorgen.

Das sind im wesentlichen die Änderungen, mit denen die Beschlüsse der Königlichen Kommission nunmehr zur Ausführung reif geworden sind. Wie von vornherein abgemacht, haben die Parteien den Bericht der Kommission ohne Einschränkung anerkannt; ebenso haben sie die Grundsätze und das Wesen der Verhandlungsordnung unverändert hingenommen. Die neuen Vereinbarungen beschränken sich dementsprechend, abgesehen von einigen Übergangsbestimmungen, auf die Ausgestaltung und Änderung von Einzelheiten des Verfahrens. Dies Ergebnis hätte auch auf dem Wege ruhiger Entwicklung erreicht werden können. Was der Gewerkschaftsausschuß eigentlich wollte, die Anerkennung der Gewerkschaften, das hat er auch in dem letzten Stadium des Kampfes nicht erreicht. Dadurch ist er zugleich in eine schiefe Stellung zu den Gewerkschaftsmitgliedern geraten; denn er hat den Vergleich abgeschlossen, ohne das Ergebnis der durch den Beschluß vom 4. November eingeleiteten Abstimmung bekannt gemacht zu haben. Die Gewerkschaftsmitglieder wissen nun nicht, ob der Ausschuß beim Abschluß des Vergleiches im Sinne der Mehrheit gehandelt hat, und verlangen die Bekanntmachung des Ergebnisses der Abstimmung. Der Ausschuß hat sich hier in das eigene Netz verstrickt. Er hat die Bekanntmachung mit der Begründung abgelehnt, die Geheimhaltung der Stimmzahlen sei ein Ausfluß des Vergleiches vom 11. Dezember; unter den obwaltenden Umständen sei es jedenfalls klüger, die Zahlen nicht zu veröffentlichen. Es leuchtet ein, daß die Gewerkschaftsmitglieder mit dieser den Kernpunkt

Generated on 2019-07-31 14:39 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

der Sache umgehenden Wendung nicht zufrieden sind; vielfach haben sie ihren Führern den Vorwurf gemacht, sie verkauft zu haben, und sogar die Abdankung der Generalsekretäre und der Ausschußmitglieder verlangt. In der Sache selbst ist die Menge geteilter Meinung. Viele Beschlüsse der Ortsvereine der Gewerkschaften fordern die Verwerfung des Vergleichs; andere besagen nur, daß das Personal durch ihn enttäuscht sei; wiederum andere sind dafür, daß mit der neuen Verhandlungsordnung ein Versuch gemacht werde. Den meisten Beschlüssen ist das Verlangen nach Aufstellung eines nationalen Programms gemeinsam; nicht selten ist auch der Ruf nach einem neuen Generalausstand laut geworden. Wie dieser Gärungsprozeß enden wird, ist nicht abzusehen. Eins aber ist klar: dem Gewerkschaftsausschuß ist die Bewegung über den Kopf gewachsen. Er hat — eine auch in anderen Zweigen des englischen Gewerkschaftswesens neuerdings hervorgetretene Erscheinung — nicht mehr die nötige Autorität, um die Massen im Zügel zu halten und die Einhaltung der für sie eingegangenen Verträge zu verbürgen. Das ist zweifelsohne die Folge des Eindringens sozialistischer Elemente in die Gewerkschaftskreise, das die fortschreitende Radikalisierung der englischen Gewerkschaften nach sich zieht. Die Leiter erfreuen sich nur so lange der Leitung der Geschäfte, als sie der radikalen Richtung unter ihren Anhängern folgen; hieraus läßt sich wohl zum Teil auch die unzuverlässige Haltung erklären, die der Gewerkschaftsausschuß im Verlauf der Verhandlungen gezeigt hat. Dabei liegt die Vermutung nahe, daß der Ausschuß den Vergleich vom 11. Dezember über die Köpfe der Gewerkschaftsmitglieder hinweg nur deshalb abgeschlossen hat, weil er fürchten mußte, daß die weitere Verfolgung seiner radikalen Absichten zur Einschränkung des Ausstandsrechtes der Eisenbahner und des Sonderrechtes der Gewerkschaften in Arbeitsstreitigkeiten führen werde. Wie dem auch sei, jedenfalls steht die durch den Vergleich erzielte Einigung der Parteien einstweilen noch auf schwankenden Füßen. Hält sie dem Ansturm der Massen stand, so harrt der neuen Verhandlungsordnung allem Anschein nach eine schwere Belastungsprobe; denn es besteht die Gefahr, daß das von allen Seiten verlangte und von dem Gewerkschaftsausschuß selbst angekündigte Einheitsprogramm unter dem Einfluß des im November 1911 aufgetauchten Programms Forderungen enthalten wird, die die Eisenbahngesellschaften selbst mit Hilfe der von der Regierung verheißenen Tariferhöhungen nicht zu erfüllen vermögen[1]).

[1]) Diese Betrachtungen sind Ende v. J. niedergeschrieben; inzwischen hat sich nichts von Belang ereignet. Zwar ist der Widerspruch gegen den Vergleich vom 11. Dezember 1911 in den Gewerkschaftskreisen nicht verstummt, offenbar ist er aber nicht stark genug, um die Einführung

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:39 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Schlußbetrachtung.

Die Krisis, aus der das Abkommen von 1907 neugeboren hervorging, war keine solche, die sich mit Notwendigkeit aus den Verhältnissen heraus entwickeln mußte. Der Anstoß dazu kam von außen: Die Gewerkschaften wollten das Einigungsverfahren an sich reißen, um ihre Macht zu festigen. Begünstigt wurde ihr Vorgehen durch den Umstand, daß die Kosten der Lebenshaltung der Arbeiter in den letzten Jahren stärker gestiegen waren, als die Löhne.[1]) Das ist indessen bei weitem keine Rechtfertigung des National All-Grades Programme und seiner Nachfolger;

---

der neuen Verhandlungsordnung jetzt noch ernstlich zu gefährden. Offen bleibt danach nur die Frage, wie weit das Personal bei der vom Mai 1912 ab zulässigen Revision der geltenden Vergleiche und Schiedssprüche mit seinen Lohn- usw. Forderungen gehen wird.

[1]) Nach dem 18. Jahresbericht des Handelsamts über die Änderungen in den Löhnen usw. in dem Vereinigten Königreich im Jahre 1910 ergeben sich für 27 Eisenbahngesellschaften, die insgesamt mehr als 90 % des vorhandenen Personals beschäftigen, für die erste Dezemberwoche jedes Jahres folgende Zahlen:

Jahr	England und Wales		Schottland		Irland	
	Zahl der Lohnempfänger	Durchschnittsverdienst sh. d.	Zahl der Lohnempfänger	Durchschnittsverdienst sh. d.	Zahl der Lohnempfänger	Durchschnittsverdienst sh. d.
1906	391 661	25 $11^1/_2$	46 407	23 $4^1/_4$	19 874	19 $9^1/_2$
1907	412 804	26 $4^3/_4$	46 416	23 $5^1/_2$	19 470	19 $8^1/_4$
1908	395 271	25 $6^1/_4$	44 809	22 $8^1/_2$	19 040	19 $8^1/_4$
1909	394 928	25 $10^1/_2$	45 147	23 $3^3/_4$	19 369	19 11
1910	397 715	26 $3^1/_2$	46 105	23 3	19 199	20 7

Von den Gelegenheitsarbeitern sind die, die in der der Statistik zugrunde liegenden Woche weniger als 3 Tage beschäftigt waren, nicht berücksichtigt worden; eingerechnet sind die jugendlichen Arbeiter (boys), deren es Ende 1910 — ausschließlich der im Bureaudienst beschäftigten rund 9000 — etwa 34 600 gab. Die Statistik ist insofern nicht beweiskräftig, als sie nur eine Woche des Jahres umfaßt und deshalb von mancherlei Zufälligkeiten, wie Umfang der Überarbeit u. dgl., abhängt.

Nach einer anderen Ermittlung des Handelsamts (14. Auszug aus den Arbeitsstatistiken) sind die Kosten der Lebenshaltung — auf der Grundlage von 100 für das Jahr 1900 — in den Jahren 1906 bis 1910 von 103 % auf 110% gestiegen.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:39 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

denn diese Programme kranken vor allem an unvernünftigen Forderungen auf dem Gebiete der Arbeitsdauer (Achtstundenarbeitstag) und zeigen in der Behandlung der Lohnfrage einen ungesunden Schematismus (Mindestlöhne), der auch diesen Teil der Forderungen unannehmbar macht.[1]) Daß die Eisenbahngesellschaften aus finanziellen Gründen bisher nicht in der Lage waren, ausgiebigere Lohnerhöhungen zu gewähren, ist durch die für die wichtigsten Gesellschaften ergangenen und von der Königlichen Kommission als einwandsfrei bezeichneten Schiedssprüche hinlänglich bewiesen; es ist überdies auch von der Regierung dadurch anerkannt, daß sie den Gesellschaften die mehrerwähnten Tariferhöhungen zugesichert hat. Mit deren Hilfe wird es gelingen, alle berechtigten Forderungen der Eisenbahner zu befriedigen und vielleicht auch der gewerkschaftlichen Agitation den Stachel zu nehmen.

Ist damit die schlimmste Hemmung des Einigungsverfahrens beseitigt, dann fehlt vor allem noch eins, um den englischen Eisenbahnen den gewerblichen Frieden mehr als bisher zu sichern: die Aufhebung des Ausstandsrechts der Eisenbahner und die Einschränkung des Sonderrechtes der Gewerkschaften. Das Ausstandsrecht verstößt gegen den Geist des Abkommens von 1907, besonders gegen die Einsetzung der unabhängigen Schiedsrichter, deren Entscheidungen eigentlich für beide Parteien eine unübersteigbare Schranke sein sollten. Tatsächlich aber kann diese Schranke von dem Personal durch den Ausstand jederzeit über den Haufen geworfen werden. Vor allem jedoch verletzt das Ausstandsrecht die öffentlichen Interessen des Landes, wie die Ereignisse des verflossenen Jahres zur Genüge gezeigt haben. Hierin müßte die Gesetzgebung also Wandel schaffen. Außerdem müßte sie dafür sorgen, daß die Gewerkschaften wieder — wie vor dem Inkrafttreten des Gesetzes vom 31. Dezember 1906, betreffend die Berufsvereine und ihre gewerblichen Arbeitsstreitigkeiten — für die Verleitung zum Vertragsbruch haftbar gemacht werden könnten. Denn ohne diese Garantie sind die Gesellschaften, wie der Generalausstand und der irische Austand im Vorjahre gezeigt haben, trotz des Abkommens der Willkür der Gewerkschaften preisgegeben. Alle Zweige des Erwerbslebens sind an der Beseitigung des § 4 [1] jenes Gesetzes[2])

---

[1]) Eine eingehende Kritik des Programms von 1911 findet man in The Railway News vom 4. November 1911 u. flg. Wegen des National All-Grades Programms wird auf das Archiv 1911 S. 685 verwiesen.

[2]) „Eine Klage gegen einen Berufsverein von Arbeitern oder Arbeitgebern oder gegen Mitglieder oder Beamte eines solchen Vereins, die sich gegen sie selbst und alle übrigen Mitglieder des Vereins wegen einer ungesetzlichen Handlung richtet, die angeblich durch oder für den Berufsverein begangen ist, soll von keinem Gerichtshof zugelassen werden."

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:40 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

gleichmäßig interessiert, und es hat sich eigens eine „Trade Disputes Act Reform League" gebildet, um die Änderung des Gesetzes in diesem und einigen anderen, dem Treiben der Gewerkschaften Vorschub leistenden Punkten herbeizuführen. Gelingt das, so wäre allerdings dem Hinarbeiten der Gewerkschaften auf den individuellen und kollektiven Vertragsbruch ein Riegel vorgeschoben. Aber die Gesellschaften wären dann immer noch auf die schwankende Vertragstreue der Massen angewiesen, die zu festigen ein solches Abkommen nicht ausreicht. Die Gesellschaften sind und bleiben deshalb der einzige durch das Abkommen tatsächlich gebundene Teil.

Anlage 1.

Allgemeiner Eisenbahner-Verband.

Ein offener Brief an die Nichtorganisierten[1]).

Denen, die nicht Mitglied der oben bezeichneten Gewerkschaft sind, rufen wir halt! zu. Der gegenwärtige Stand der Dinge kann nicht länger so weitergehen; die Organisation der Arbeiter muß vervollkommnet werden, und wir sind nicht länger willens, unsere Anstrengungen durch die „Alten Leute von der See" (Nichtorganisierte), die sich auf unsere Schultern stützen, gehemmt zu sehen.

Dies Rundschreiben legt Ihnen ausdrücklich die Frage zur ernstlichen Erwägung vor, ob Sie als anständiger Mann Ihre Verpflichtungen gegen sich selbst und Ihre Mitarbeiter ehrlich erfüllen oder ob Sie diese Pflicht solange vernachlässigen wollen, bis Schritte getan werden, um Sie zu zwingen, Ihr Teil an der gemeinsamen Last auf sich zu nehmen.

Die wichtigsten Ziele der A. S. R. S. sind wohlbekannt: Verbesserung der Arbeitsbedingungen und Schutz der Interessen aller Klassen der Eisenbahner; Erlangung und Behauptung angemessener Dienststunden und anständiger Löhne; Unterstützung der Arbeitslosen, der Verletzten und Altersschwachen; Fürsorge für die Waisen ihrer Mitglieder; Rechtsschutz und Sorge für gerechte Behandlung ihrer Mitglieder durch die Arbeitgeber; Entschädigung für Verletzungen und Erhöhung der Betriebssicherheit im Eisenbahnwesen.

Die Tätigkeit der A. S. R. S. auf der N. E. R.[2]) in den letzten Jahren hat gezeigt, daß die Gewerkschaft imstande ist, diese Ziele zu verwirklichen. Jede Verbesserung der Arbeitsbedingungen, jeder Schritt vorwärts war die Frucht ihrer Tätigkeit und der Lohn ihrer Mühen. Wo wir keinen Erfolg zu verzeichnen hatten, war es hauptsächlich deshalb, weil viele von Ihnen die Pflicht gegen sich selbst und unsere Organisation versäumt haben. Denken Sie auch daran, daß

---

[1]) Siehe Anhang IX Abschnitt 3 des Protokolls der Königlichen Kommission.

[2]) Der Brief ist an die Nichtorganisierten der North Eastern Railway Company gerichtet, die die Gewerkschaft anerkannt hat und an dem Abkommen von 1907 nicht beteiligt ist, da sie ein besonderes Einigungsverfahren bei sich eingeführt hat.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:40 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

unsere Gewerkschaft, von der Sie sich fernhalten, für ihre erwählten Vertreter und Beamten den Zutritt in das Direktionszimmer[1]) erlangt hat und daß sie es ist, die die ganze Einrichtung geschaffen hat und unterhält, durch die Ihre Dienstbedingungen sowohl als die unsrigen geregelt und festgelegt worden sind.

Sind Sie Mitglied? Wenn nicht, warum nicht? Es ist unbedingt erforderlich, daß alle Eisenbahner sich zum Schutze ihrer gegenseitigen Interessen vereinigen und für sich und ihre Angehörigen in Zeiten der Not sorgen. Der ganze Zug der Zeit ist auf den Zusammenschluß der Kräfte in jeder Beziehung des Lebens gerichtet. Der sich absondernde Einzelne stellt sich außerhalb der großen Bewegungen für die Hebung der Menschheit. Nur durch die Vereinigung mit seiner Gewerkschaft ist er imstande, an dem großen Kampf für die wirtschaftliche und gewerbliche Befreiung der Arbeiter mitzuwirken.

Das alles ist unbestreitbar; wer das weiß und einige Jahre auf die Geschichte der North-Eastern-Arbeiter zurückblickt, der erkennt die Notwendigkeit besserer Organisation klar und deutlich. Und diese bessere Organisation muß in Ihrem Interesse erreicht werden. Der erste Schritt für Sie auf diesem Wege ist der Anschluß an die A. S. R. S. Wir sind endgültig zu dem Entschluß gekommen, daß sobald wie möglich dafür gesorgt werden muß, daß die, die die Früchte unserer Arbeit ernten, auch die Lasten tragen helfen. Es ist wohlbekannt, daß die Nichtorganisierten jahrelang gern, ja gierig die Wohltaten angenommen haben, für deren Erlangung sie nichts getan haben. Das kann nicht länger geduldet werden.

Dies Rundschreiben ist als ernsthafte und wohlgemeinte Aufforderung an die Nichtorganisierten erlassen, zu uns überzutreten und uns zu helfen. Wir versichern Sie eines herzlichen Empfangs und betonen, daß mit Ihrem Beistand viel größere Vorteile erzielt werden können, daß aber Ihr Fernbleiben unsere Arbeit weniger wirksam macht, und daß es eine Quelle steten Ärgers für Ihre Mitarbeiter ist, die für die Verbesserung der Arbeitsbedingungen zahlen und tätig sind; und mehr noch, Ihre Gleichgültigkeit stärkt die Stellung der Eisenbahngesellschaften bei der Ablehnung unserer berechtigten Forderungen.

Dies Rundschreiben ist eine Warnung. Die Zeit vergeht und unsere Geduld ist erschöpft. Die Stunde ist gekommen, wo wir Ihre Teilnahmlosigkeit und Gleichgültigkeit weder dulden können noch wollen. Wenn Sie nunmehr noch immer dabei bleiben, Ihren eigenen Weg zu gehen, unbekümmert um Ihre Wohlfahrt und die Ihrer Genossen, dann müssen auf Ihr Haupt die Folgen der Schritte kommen, die wir als Gewerkschaftler zu unternehmen gezwungen sein werden. Eins ist klar, wir können Sie nicht länger als geeigneten Mitarbeiter (fit fellow-worker) ansehen und müssen dementsprechend handeln.

Arbeiter der N. E. R. vereinigt Euch und seid stark.

(gezeichnet)

Genehmigt durch das Hauptamt,
den 13. Juni 1911.

J. E. Williams,
Generalsekretär.

---

[1]) Gemeint ist das Direktionszimmer der North Eastern Railway Company.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:40 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Anlage 2.

Königliche Kommission für das Eisenbahn-Einigungs-Verfahren von 1907.

Bericht[1]).

1 ff. .....

Zeugnis der Vertreter der Gewerkschaften und der Eisenbahner.

25. Es wird behauptet, daß die früheren Methoden zur Schlichtung von Streitigkeiten zwischen dem Personal und den Gesellschaften seit der Einführung des Abkommens (von 1907) vielfach aufgegeben sind, und daß — obwohl die auf Grund des Abkommens errichteten Einigungsausschüsse sich nur mit solchen, die Löhne und die Arbeitszeit angehenden Fragen zu befassen haben, die nicht auf dem üblichen Wege erledigt werden können — dieser übliche Weg bei den meisten Gesellschaften bis zur Bedeutungslosigkeit eingeschränkt worden ist.

26. Bei den einzelnen Gesellschaften sind die Bestimmungen und Gepflogenheiten, die das Personal zu beachten hat, wenn es die Gesellschaft mit seinen Wünschen und Beschwerden bekannt machen will, verschieden; aber alle Zeugenaussagen des Personals[2]) laufen darauf hinaus, daß das einleitende Stadium der vorgängigen Beratungen mit den Vertretern der Gesellschaft nicht mehr so ausgiebig wie früher begünstigt und benutzt wird. Bevor ein Antrag auf Änderung der Arbeitszeit oder des Lohnes einem Einigungsausschuß überwiesen werden kann, muß zweifelsohne ein Gesuch auf dem „üblichen Weg" vorausgegangen sein. Aber die Zeugen wenden ein, daß das Verfahren, das bei der Verfolgung solcher Anträge zu beachten ist, jeder Regelung entbehrt, und daß die Einleitung dieses Vorverfahrens von der Gesellschaft mit der Begründung abgelehnt oder verzögert werden kann, die Gesuche verkörperten nicht die Anschauungen eines beträchtlichen Teils des Personals.

27. Die Zeugen beklagen, daß die für die Antwort (der Gesellschaft auf derartige Gesuche) bestimmte Frist von zwei Monaten, deren Ablauf abgewartet werden muß, bevor die Angelegenheit einem Einigungsausschuß überwiesen werden kann, viel zu lang sei; und selbst dann müsse — nach Aufstellung und Unterzeichnung der Tagesordnung durch die Sekretäre — eine zweiwöchige Ankündigung vorausgehen, bevor der Ausschuß zusammentreten kann. Als weitere Ursache der Verzögerung wird erwähnt, daß die Sekretäre sich nicht immer über die Tagesordnung einigen können.

28. Die Zeugen haben vorgebracht, daß die Gruppeneinigungsausschüsse in ihrer jetzigen Gestalt vielfach nichts weiter als bloße Vermittlungsstellen sind, durch die die Angelegenheiten an den Zentraleinigungsausschuß gelangen; daß sie von Beamten der Gesellschaft geleitet werden und daß häufig

---

[1]) Die Anmerkungen zu dem Bericht rühren von dem Übersetzer her.

[2]) Im Original ist durchgängig der Ausdruck „the men" sowohl für das Eisenbahnpersonal als für die vernommenen Zeugen (Vertreter der Gewerkschaften und des Personals) gebraucht worden; für die Übersetzung ist stets der sinnentsprechende Ausdruck gewählt worden.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:40 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

überhaupt keine Erörterung der auf der Tagesordnung stehenden Gegenstände stattfindet.

29. Es wird behauptet, daß große Verzögerungen entstehen, wenn ein Gruppenausschuß zu keiner Entscheidung gelangt und der folgende Schritt der Überweisung der Sache an den Zentraleinigungsausschuß unternommen wird.

30. Die Grundsätze (des Abkommens) sollen in ihrem Geltungsbereich zu eng begrenzt sein; man trachtet danach, sie auf die Erörterung aller Beziehungen zwischen dem Personal und den Gesellschaften — mit Ausnahme der Angelegenheiten der Disziplin und der Betriebsleitung — auszudehnen.

31. Es wird behauptet, daß dem Personal bei schlechter Dienstführung oder bei Verletzung der Dienstpflichten vor der Bestrafung nicht immer ausreichende Gelegenheit gegeben werde, seine Entschuldigungen vorzubringen oder mildernde Umstände anzuführen, und daß die Schwierigkeiten einer Berufung n a c h der Bestrafung offenbar viel größer seien, als wenn dem Personal vorher Gelegenheit dazu gegeben werde.

32. Man beschwert sich darüber, daß einige Gesellschaften die vorübergehend Beschäftigten und die Gelegenheitsarbeiter — die als nicht unter das Abkommen von 1907 fallend und als außerhalb der aus ihm herrührenden Vergleiche und Schiedssprüche stehend gelten — über die zur Bewältigung außergewöhnlich starken Verkehrs erforderliche Zahl hinaus vermehrt haben.

33. Es ist geltend gemacht, das Personal sei durch die Bestimmung benachteiligt, daß es einen Bediensteten der Gesellschaft zum Sekretär ernennen muß. Die Zeugen wenden hiergegen ein, daß ein Untergebener der Gesellschaft, der sowohl in seiner derzeitigen Stellung als mit seinen künftigen Aussichten von ihr abhängig sei, in der Ausübung seiner Pflichten als Sekretär und Sachwalter mehr oder weniger beschränkt sein müsse.

34. Die Zeugen sprechen sich gegen die Schiedssprechung in der durch das Abkommen vorgeschriebenen Form sowohl wegen der Kosten und des Zeitverlustes als auch wegen der Streitigkeiten aus, die über die Auslegung der Schiedssprüche entstehen. Sie wenden sich nachdrücklich gegen die lange Geltungsdauer der Schiedssprüche, und viele Zeugen meinen, daß die Schiedssprüche nach einjähriger Dauer von jeder Seite mit dreimonatiger Frist kündbar sein sollten.

35. Es wird darüber geklagt, daß Vorteile, die dem Personal durch die Vergleiche in den Ausschüssen oder die Entscheidungen der Schiedsrichter zugewiesen sind, durch Änderungen im „Betriebe“ aufgewogen oder dem Personal ganz und gar vorenthalten werden. Als hauptsächliche Beispiele sind angegeben worden: die Herabsetzung des Personals in der Lohnklasseneinteilung, die Beschäftigung von Bediensteten eines niedrigeren Grades mit den Dienstverrichtungen einer höheren Klasse, die Änderung der Diensteinteilung, so daß Sonntagslöhne und Überarbeit vermieden wurden, schließlich die Ausdehnung der Schichtdauer[1]) da, wo die Arbeitszeit gekürzt worden war.

---

[1]) Gemeint ist das sogenannte s p l i t s y s t e m, bei dem sich das Tagewerk aus drei, vier und mehr Dienstleistungen zusammensetzt, die durch größere Pausen getrennt sind, für die es, da sie nicht zur Arbeitszeit zählen, auch keinen Lohn gibt. Das split system beschränkt sich auf den Fahrdienst.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:40 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

36. In diesem Zusammenhang wiesen mehrere Zeugen auf die Notwendigkeit hin, jeder Klasse des ständigen Personals einer Gesellschaft eine Zusammenstellung ihrer Arbeitsbedingungen zu verschaffen.

37. Die von den Zeugen gemachten verschiedenen Vorschläge sollen hier kurz aufgezählt werden:

Unmittelbare Anerkennung der Gewerkschaften durch die Gesellschaften. Nur einen Zentraleinigungsausschuß, in der gegenwärtigen Verfassung.

Berufung an ein nationales Einigungsamt — über dessen Zusammensetzung verschiedene Vorschläge gemacht worden sind. Allgemeiner Gedanke: 6 Mitglieder und ein Obmann, 3 Mitglieder sind von den Gesellschaften und 3 von den Gewerkschaften zu ernennen; der Obmann wird im beiderseitigen Einverständnis bestimmt.

Abschaffung des Zentraleinigungsausschusses; alle Entscheidungen sind durch Gruppeneinigungsausschüsse zu treffen.

Berufung an ein nationales Einigungsamt oder an drei Personen, von denen jede Partei eine wählt, während der Obmann gemeinsam bestimmt oder im Streitfalle vom Handelsamt ernannt wird.

Einige Zeugen stimmen in dem Vorschlag überein, daß an der Spitze der Zentral- oder Gruppeneinigungsausschüsse — einerlei für welche Art man sich entscheide — ein unabhängiger Obmann mit entscheidenden Befugnissen stehen sollte; andere Zeugen möchten dagegen diese bestimmende Gewalt nur auf die Fälle beschränken, in denen beide Parteien damit einverstanden sind.

Die Aufhebung der gegenwärtigen Beschränkung, daß der Sekretär ein Untergebener der Gesellschaft sein muß, wird in all diesen verschiedenen Vorschlägen übereinstimmend gefordert.

Zeugnis der Eisenbahngesellschaften.

38. Das Zeugnis der Gesellschaften steht durchweg mit den Aussagen der Zeugen der Gegenpartei im Widerspruch. Die Gesellschaften bestreiten, daß Verzögerungen bei der Ausführung der Verträge durch den Wunsch veranlaßt seien, dem Personal die Vorteile des Abkommens vorzuenthalten. Sie betonen nachdrücklich, daß sie die Bedingungen aller Schiedssprüche und Vergleiche erfüllt haben, und daß die Änderungen im Betriebe, die das Personal nach der Aussage der Zeugen der ihm durch die Entscheidungen gewährten Vorteile beraubt habe, nicht zu diesem Zwecke erfolgt seien.

39. Sie sind der Ansicht, daß da, wo das Personal Abkürzungen der Arbeitszeit und Entbindung vom Sonntagsdienst verlangt hat, eine Beschwerde darüber, daß der Lohn nicht mehr nach Überstunden und Sonderdienst berechnet werde, nicht angebracht sei.

40. Sie machen geltend, daß der Fortfall der Erörterungen in den Einigungsausschüssen auf das offen eingestandene Unvermögen des Personals, von den Bedingungen des „nationalen Programms" abzugehen, zurückzuführen sei.

41. Wegen der Kosten, die dem Personal (the men)[1]) durch das Verfahren nach dem Abkommen erwachsen, bemerken die Gesellschaften, daß sie sich erboten haben, die Kosten des Personals in allen Stadien des Einigungs- und

---

[1]) Die Kosten für das Personal sind von den Gewerkschaften getragen worden.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:40 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

schiedsrichterlichen Verfahrens zu übernehmen, daß aber die Gewerkschaften dies Anerbieten abgelehnt haben.

42. Die Gesellschaften sind einstimmig der Meinung, daß das durch das Abkommen bedingte Verfahren zu vereinfachen sei und daß die Entscheidungen über die streitigen Angelegenheiten viel mehr beschleunigt werden könnten. Sie billigen die Abschaffung des Zentraleinigungsausschusses und sind im allgemeinen damit einverstanden, daß eine entscheidende Gewalt eingesetzt werde, die leicht zu erreichen sei, wenn ein Gruppeneinigungsausschuß nicht zu einem Vergleich kommen kann.

43. Über die Art der Schiedssprechung sind verschiedene Vorschläge gemacht worden. Bei den Gesellschaften besteht anscheinend der Wunsch, daß die Schiedsrichter — mit oder ohne Beisitzer — für bestimmte Perioden und Bezirke im beiderseitigen Einvernehmen bestimmt oder von dem Handelsamt ernannt werden sollten.

44. Die Zeugen sprechen sich nachdrücklich dagegen aus, daß eine nicht im Dienst der Gesellschaft stehende Person in irgend einem Stadium des Einigungsverfahrens als Vermittler zugelassen werde. Sie sind jedoch damit einverstanden, daß das Personal das Recht erhält, von beliebiger Seite Beistand und Verteidigung zu wählen, wenn der Streit vor den Schiedsrichter kommt.

45. Die Gesellschaften machen nachdrücklich geltend, daß man sie — wenngleich es nicht in den Bedingungen des Abkommens von 1907 stehe — ausdrücklich versichert habe, daß die Frage der „Anerkennung" während der Dauer des Abkommens nicht aufgeworfen werden solle; und daß sie sich nur aus diesem Grunde bereit hätten finden lassen, Angelegenheiten, die nach ihrer Meinung gänzlich ihrer eigenen Verfügungsgewalt überlassen bleiben sollten, der in dem Abkommen vorgesehenen Schiedssprechung zu unterwerfen.

46. Die Gesellschaften sprechen sich ganz entschieden für die Beschränkung des Abkommens auf die Fragen der Arbeitsdauer und des Lohnes aus; sie glauben, daß jede Ausdehnung des Verfahrens, z. B. auf die Fragen der Disziplin, der Betriebsleitung oder der allgemeinen Dienstbedingungen, höchst nachteilig auf ihre Verbindlichkeiten gegen die Allgemeinheit wirken würde.

47. Die Gesellschaften betonen, von wie großer Wichtigkeit es sei, zu einer Methode zu gelangen, die Sicherheit für die Einhaltung der Verträge und Vergleiche gewähre. Die Mehrzahl der Zeugen lehnt es ab, sich darüber zu äußern, wie das zu erreichen sei; dagegen vertreten einige von ihnen die Ansicht, daß gesetzgeberische Reformen ausgeführt werden müßten hinsichtlich folgender Punkte: des Streikpostenstehens, der finanziellen Verantwortlichkeit der Gewerkschaften, der Zahlung von Streikunterstützungen, der Verlängerung der Frist für die Kündigung des Arbeitsverhältnisses, des ausreichenden Schutzes der Arbeitswilligen sowie der Bestrafung derer, denen Aufreizung zum Vertragsbruch nachgewiesen werden kann.

Würdigung der Zeugenaussagen.

48. Anerkennung. Die nachdrücklichsten, wenn nicht die hauptsächlichen Bemühungen der Gesellschaften und des Personals galten der Frage der „Anerkennung". Mit dieser Frage beginnend, gehen wir dazu über, einige Bemerkungen über die von beiden Teilen abgegebenen Zeugenaussagen zu machen.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:40 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

49. Die Lage, in der die Frage der Anerkennung beim Abschluß des Abkommens von 1907 gelassen wurde, ist nicht geklärt. Die Verhandlungen, deren Ergebnis das Abkommen war, wurden durch Mittelspersonen geführt: es fanden keine unmittelbaren Verhandlungen zwischen den Gesellschaften und den Gewerkschaften[1]) (the men) statt. Welcher Meinung auch immer die Gesellschaften gewesen sein mögen, so liegen doch keine Zeugenaussagen vor, auf Grund deren wir sagen könnten, daß die Gewerkschaften[1]) (the men) der Auffassung waren, es sei eine wesentliche Bedingung des Abkommens, daß die Frage der Anerkennung während seiner Gültigkeit nicht aufgeworfen werden dürfe.

50. Die Vertreter der Gewerkschaften (the men) fordern die Anerkennung; die Gesellschaften lehnen sie in jeder Form entschieden ab. Die genaue Bedeutung des Ausdruckes für die Praxis ist von keiner Seite völlig klar bestimmt worden. Die Gewerkschaften äußern nicht durchweg dieselbe Meinung: einige wünschen, daß ein Gewerkschaftsbeamter das Personal als Sachwalter bei der Einbringung von Anträgen gegenüber den Beamten oder Direktoren der Gesellschaften unterstützen soll; andere meinen, daß der Zweck der Anerkennung erreicht werde, wenn die Gewerkschaftsbeamten in den Einigungsausschüssen zur Unterstützung des Personals zugelassen würden. Gegenwärtig besteht die Übung, daß die Gewerkschaftsbeamten als Verteidiger des Personals vor dem Schiedsrichter auftreten.

51. Die Gesellschaften fürchten, daß die Anerkennung, so wie sie von ihnen aufgefaßt wird, die Disziplin ernstlich gefährden müsse, und daß es den Betrieb stören würde, wenn das Personal das Recht erhielte, beim Vorbringen von Beschwerden und Klagen mit einem Gewerkschaftsbeamten an ihre Vorgesetzten oder Direktoren heranzutreten.

52. Wir meinen, daß von den Gesellschaften bei der ihnen auferlegten großen Verantwortung nicht erwartet werden kann und darf, daß sie in Fragen der Disziplin und der Betriebsleitung irgend eine Vermittlung zwischen sich und ihrem Personal zulassen.

53. Die Gewerkschaften dringen energisch darauf, als Vertretung des Personals anerkannt zu werden. Es unterliegt keinem Zweifel, daß freundliche Beziehungen zwischen den Gesellschaften und den Vertretern der Gewerkschaften in manchen Dingen und bei manchen Gelegenheiten zweckmäßig und nützlich gewesen sind. Der Zeuge, der als Vertreter der Great Western Railway vor uns erschien, schilderte die schätzbaren Ergebnisse, die aus dem Zusammenarbeiten mit dem Gewerkschaftsbeamten hervorgingen, der die Sache des Personals vor dem Schiedsrichter verfochten hatte. In diesem Falle wurden viele anstößige Interpretationsfragen völlig zufriedenstellend erledigt. Nach unserer Meinung würde eine allgemeinere Einführung dieser Art der Verhandlung für beide Teile nützlich sein.

54. In der von uns verbesserten Verhandlungsordnung haben wir bestimmt, daß es den Mitgliedern des Einigungsausschusses freistehen soll, einen ihnen geeignet erscheinenden Sekretär ganz nach Belieben zu wählen. Wir

---

[1]) Da das Abkommen von 1907 von den Vertretern der Gesellschaften und der Gewerkschaften abgeschlossen ist, so sind hier unter den „Leuten" die Gewerkschaften zu verstehen.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:40 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

erwähnen dies in Verbindung mit dem Gegenstand der Anerkennung, da es als hierher gehörig angesehen werden kann.

55. Behauptete Umgehung von Verträgen Die Beispiele für die Deklassierung des Personals, die Einführung von Reiselöhnen und anderen Verwaltungsmethoden, durch die das Personal der Vorteile der Schiedssprüche beraubt sein will, sind nicht zahlreich. Einige Gesellschaften haben derartige Maßnahmen getroffen; aber wenn sie hierbei auch im guten Glauben handelten und im Rechte waren, so war doch die Durchführung solcher wirtschaftlichen Anordnungen gerade zu der Zeit, als die Schiedssprüche in Kraft traten, ungeschickt (unfortunate) und dazu angetan, Verdruß und Aufregung hervorzurufen.

Vorschläge für die Verbesserung der Verhandlungsordnung[1]).

56 Nach unserer Meinung sollten Verbesserungen des Abkommens von 1907 auf die schnelle Schlichtung der Streitigkeiten, die Einheitlichkeit des Verfahrens und die Endgültigkeit der Entscheidungen abzielen Zudem sollte das ganze Verfahren darauf berechnet sein, das Vertrauen derer zu erwerben, deren Interessen mit dem Erfolg des Verfahrens aufs engste verknüpft sind. Deshalb machen wir folgende Vorschläge:

57. Vorverfahren. Betrachten wir der Reihenfolge nach die verschiedenen Schritte, die das Personal unternehmen kann, um eine Erörterung der Angelegenheiten herbeizuführen, die nach seiner Meinung der Abhilfe bedürfen, so haben wir es zunächst mit dem Herantreten des Personals an die Gesellschaft zu tun. Nach unserer Ansicht ist es von der größten Wichtigkeit, daß dies Verfahren nicht nur beibehalten, sondern auch erleichtert wird, und daß die Gesellschaften und das Personal nichts unversucht lassen, um die Streitigkeiten beizulegen, bevor der nächste Schritt unternommen wird.

58. Gruppen-, aber keine Zentralausschüsse. . . .

Die Gruppenausschüsse (des Abkommens von 1907) sind vorbildlich; wir sind der Meinung, daß sie nach einigen Änderungen und Ergänzungen imstande sein werden, den Anforderungen zu genügen und die Grundsätze des Abkommens von 1907 zu verwirklichen. Im Hinblick auf die weitergehenden Befugnisse, die die Gruppenausschüsse nach unseren Vorschlägen ausüben sollen, halten wir eine völlige Neuwahl der Mitglieder der Personalpartei der Ausschüsse für erforderlich. . . . . .

59. Einteilung des Personals in Gruppen. . . . . .

Wenn wir auch dem Wunsche gewisser Dienstklassen beistimmen, die Zahl der mit ihnen zu einer Gruppe vereinigten Dienstklassen zu vermindern, so glauben wir doch, daß die Zahl der Gruppen eines Eisenbahnnetzes nicht über acht hinausgehen sollte . . . . . .

60/62. Verfahren der Ausschüsse. . . . . .

63/64. Pflichten des Obmannes. . . . . Sein Honorar und seine Auslagen werden von dem Handelsamt nach den Vorschriften des Conciliation Act von 1896 bestritten werden. . . . . .

---

[1]) Der Inhalt dieses Teils des Berichtes (Z. 56 bis 75) ist nur soweit wiedergegeben, als er über eine bloße Wiedergabe der formulierten Vorschläge der Kommission (s. Anlage 3) hinausgeht.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:40 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

65/69. Dauer der Verträge und der neuen Verhandlungsgrundsätze. . . . . .

70. Der Sekretär des Personals. Wie ersichtlich, beabsichtigen unsere Vorschläge die endgültige Beilegung der Streitigkeiten durch das Einigungsverfahren der Ausschüsse, wenn möglich ohne Mitwirkung des Obmannes; gelingt das aber nicht, dann unter Beteiligung des Obmannes. Das Verfahren bei der Berichterstattung und bei der Verteidigung wird in allen Fällen ungefähr gleich sein. Gegenwärtig kann das Personal einen Sachwalter, der kein Rechtsanwalt ist, zu seiner Vertretung vor dem Schiedsrichter wählen. Nach unserer Meinung ist es für das Personal äußerst wichtig, daß sein vor dem Obmann auftretender Sachwalter den Vorteil besitzt, über alle Einzelheiten des vorangegangenen Verfahrens in dem Einigungsausschuß genau unterrichtet zu sein. Wir meinen deshalb, daß es dem Personal freistehen soll, nach seinem Ermessen die Obliegenheiten des Sekretärs und des Sachwalters für alle Sitzungen des Ausschusses in derselben Person zu vereinigen. In Verfolgung dieser Absicht schlagen wir vor, daß die Vertreter des Personals in jedem Ausschuß das Recht haben sollen, zu ihrem Sekretär eine beliebige, ihnen geeignet erscheinende Person zu ernennen, sei es nun ein Untergebener der Gesellschaft oder eine außenstehende Persönlichkeit; doch soll der Sekretär das Stimmrecht nur dann besitzen, wenn er in der vorgeschriebenen Weise zum Ausschußmitglied gewählt ist. Diese Vorschrift soll indessen das Personal nicht daran hindern, sich vor dem Obmanne eines besonderen Sachwalters zu bedienen.

71/72. Vergünstigungen seitens der Gesellschaften. Verstöße gegen die Disziplin usw.

73. Dienstbedingungen.

Wir legen großen Wert auf den Gegenstand der „Dienstbedingungen". Viele Mißverständnisse würden vermieden werden, wenn jedem ständig im Dienst der Gesellschaft Beschäftigten Einblick in eine genaue Darstellung seiner Dienstbedingungen gewährt würde. Wenn das geschähe, würden viele ärgerliche Streitfragen, die an sich unbedeutend, für den Einzelnen aber wichtig sind, vermieden werden.

74. Anträge an das Handelsamt. Wenn der Beistand des Handelsamts begehrt wird, soll das Gesuch von dem Sekretär der Gesellschaftspartei und dem Sekretär der Personalpartei gemeinsam verfaßt werden. Sollten Schwierigkeiten wegen der Form des Gesuchs entstehen, so ist die Angelegenheit nach unserer Meinung dem Obmann vorzutragen.

75. Wortlaut der vorgeschlagenen neuen Verhandlungsordnung. . . . . (Siehe Anlage 3.)

Beachtung der Verträge.

76. Die Erfahrung hat gelehrt, daß das Einigungsverfahren in ähnlicher Gestalt, wie wir es empfehlen, in anderen wichtigen Erwerbszweigen die Streitigkeiten zwischen den Unternehmern und den Arbeitern in befriedigender Weise schlichtet; wir vermögen nicht einzusehen, warum ein solches Verfahren im Eisenbahnwesen nicht ebenso erfolgreich wirken sollte, vorausgesetzt, daß beide Teile es auf einen ehrlichen Versuch ankommen lassen wollen. Um ein Einigungsverfahren wirksam zu machen, sollte es keine organisierte Arbeitseinstellung geben, solange nicht alle Möglichkeiten der gütlichen Einigung er-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:40 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

schöpft sind. Weigert sich eine Partei, die Verträge während ihrer Gültigkeitsdauer einzuhalten, so dürfte ihr weder Aufmunterung noch Unterstützung zuteil werden; wogegen denen, die die Verträge halten wollen, voller und ausgiebiger Schutz gewährt werden müßte.

77. Wie vollkommen auch immer die Einrichtung sein mag und wie einwandsfrei die Verträge sein mögen, so leuchtet doch ein, daß das Ganze wertlos ist, wenn ein einmal geschlossener Vertrag nicht redlich befolgt wird.

78. Einzelne Zeugen haben angeregt, die Ziffer 4 des Verschwörungs- und Vermögensschutz-Gesetzes[1]), das kanadische Gesetz zur Untersuchung gewerblicher Streitigkeiten[2]) sowie die Bestimmungen des dem Parlament von Mr. Crooks, M. P., und Genossen vorgelegten Gesetzentwurfs[3]) auf die Eisenbahner auszudehnen. Es ist nicht unsere Aufgabe, Vorschriften darüber zu entwerfen, wie die Einhaltung der Verträge gefördert und wie der Vertragsbruch bestraft werden kann. Das Personal hat das Recht, den Arbeitsvertrag unter Einhaltung der rechtmäßigen Kündigungsfrist zu lösen; aber wenn es hiervon Gebrauch macht, so sollte ihm nach unserer Meinung nicht erlaubt sein, die Arbeitswilligen durch Drohungen oder Einschüchterungen irgend welcher Art zu beeinflussen oder zu nötigen.

---

[1]) „Wenn jemand, der im Dienste einer Gemeindebehörde, einer Gesellschaft oder eines Unternehmers steht, denen gesetzlich oder auf Grund sonstiger Verpflichtung die Versorgung einer Stadt, eines Dorfes, Fleckens oder Ortes oder einzelner Ortsteile mit Gas oder Wasser obliegt, den Dienstvertrag. . . . vorbedacht und böswillig bricht — obwohl er weiß oder doch wissen muß, daß die wahrscheinliche Folge seiner allein oder gemeinsam mit Anderen begangenen Handlung die sein werde, daß die Einwohner der Stadt . . . . oder einzelner Ortsteile der Gas- oder Wasserzufuhr gänzlich oder in erheblichem Umfange beraubt werden — so soll er . . . . in eine Geldstrafe von nicht mehr als 20 £ oder in eine Gefängnisstrafe von nicht mehr als 3 Monaten, mit oder ohne Zwangsarbeit, genommen werden."

[2]) Das Gesetz erstreckt sich auf „Bergwerksbetriebe und Industrien, die das öffentliche Interesse berühren", insbesondere auch auf Eisenbahnen. Arbeitsstreitigkeiten im Bereiche des Gesetzes müssen, bevor eine Unterbrechung der Arbeit (Ausstand oder Aussperrung) stattfinden darf, durch ein von dem Arbeitsminister von Fall zu Fall einzusetzendes paritätisches Untersuchungs- und Einigungsamt untersucht werden in der Absicht, eine Einigung der Parteien herbeizuführen. Erst wenn die Verhandlungen vor dem Amt nicht zu dem gewünschten Ziel geführt haben, dürfen die Parteien zum Ausstand oder zur Aussperrung übergehen. Tun sie es vorher, so verfallen sie in empfindliche Geldstrafen (Arbeitnehmer 10 bis 50 Dollars und Arbeitgeber 100 bis 1000 Dollars für jeden, auch nur angefangenen Tag der Zuwiderhandlung). Personen, die die Parteien zur Erklärung einer gesetzwidrigen Arbeitsunterbrechung aufreizen, verfallen in Geldstrafe von 50 bis 1000 Dollars.

[3]) Die Labour Disputes Bill des Abgeordneten Crooks, der Mitglied der Arbeiterpartei ist, will in ähnlicher Weise, wie das kanadische Gesetz, Zwangseinigungsämter einführen, nach deren vergeblichen Einigungsverhandlungen erst der Ausstand und die Aussperrung zulässig sein sollen.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:40 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Außerhalb des Abkommens liegende Angelegenheiten.

79. Wir hoffen zuversichtlich, daß unsere Anregungen und Vorschläge für die Verbesserung des Abkommens von 1907 zur Überwindung vieler Schwierigkeiten dienen werden, die in der Folge bei den Verhandlungen sowie aus den Vertragsabschlüssen zwischen den Eisenbahngesellschaften und ihrem Personal entstehen werden.

80. Wir können indessen nicht über die Tatsache hinweggehen, daß Ausstände unter Umständen vorgekommen sind, die nichts mit der Arbeitsdauer, den Löhnen oder den allgemeinen Dienstbedingungen noch überhaupt etwas mit den Beziehungen zwischen den Ausständigen und ihrem Brotherrn zu tun hatten. Das Abkommen von 1907 befaßt sich mit solchen Vorkommnissen nicht, und wir glauben auch nicht, daß es auf sie ausgedehnt werden könnte. Es war unsere Absicht, Vorschläge zur Behebung derartiger Schwierigkeiten zu machen; doch sind sie nach der vor kurzem durch Eurer Majestät Regierung angeordneten Einsetzung des Industrierats entbehrlich.

Schluß.

81. Indem wir Eurer Majestät unsere Anschauungen untertänigst unterbreiten, bitten wir um gnädige Erlaubnis, die für unsere Berichterstattung gesetzten Grenzen einen Augenblick überschreiten zu dürfen. Das Eisenbahnwesen des Vereinigten Königreichs steht keinem anderen nach. Die Nation blickt mit Stolz und Vertrauen auf ihre Eisenbahnen. Das Eisenbahnsystem ist auf großen Traditionen und hohen Idealen aufgebaut; es gehört zu den Vorrechten eines jeden Eisenbahners im Königreich, ohne Unterschied der Klasse und des Ranges, an dem ihm anvertrauten hohen Unterpfand teilzuhaben und zu seiner Mehrung beizutragen. Wir glauben, die allgemeine Ansicht auszudrücken, wenn wir sagen, daß die Eisenbahner sich bei allen gerechten und einwandsfrei vorgebrachten Forderungen vertrauensvoll auf die Unterstützung des englischen Volkes verlassen können, wenn sie nur den Ruf der Pflicht über alles andere setzen.

(Schlußformel.)

(Gezeichnet)

J. J. Wills, Sekretär.

David Harrell.
Thos. R. Ratcliffe-Ellis.
Charles G. Beale.

London, den 18. Oktober 1911.

Arthur Henderson.
John Burnett.

Generated on 2019-07-31 14:40 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Anlage 3.

Grundsätze für die Behandlung der streitigen Fragen über die Löhne, Arbeitszeiten oder sonstigen Dienstbedingungen der Eisenbahner, die im Betriebs- und Verkehrsdienst beschäftigt sind[1]).

(Verhandlungsordnung).

Schritte, die der Verweisung der Angelegenheiten an die Einigungsausschüsse vorausgehen.

1. Wenn nichts anderes vereinbart ist, soll das in den §§ 2 bis 8 vorgeschriebene Verfahren angewendet werden.

2. Wollen die Angehörigen einer Dienstklasse oder einer Gruppe von Dienstklassen, die gemeinsame Interessen haben, der Gesellschaft Anträge bezüglich der Löhne, Arbeitszeiten oder der Dienstbedingungen oder — in diesem Stadium — bezüglich der sonstigen das Arbeitsvertragsverhältnis angehenden Angelegenheiten mitteilen, so haben sie ein von mindestens [25 %][2]) der Beteiligten unterzeichnetes Gesuch einzureichen. In dem Gesuch ist eine angemessene Zahl von Bediensteten der Gesellschaft zu bezeichnen, aus denen die Antragsteller eine Abordnung bilden wollen. Die Gesellschaft soll die Abordnung *binnen 14 Tagen nach dem Eingange des Antrages* empfangen und den Antragstellern binnen 4 Wochen nach dem Empfang der Abordnung eine *schriftliche* Antwort geben.

3. Handelt es sich um eine Angelegenheit, die nicht eine ganze Dienstklasse, sondern einen oder mehrere Einzelne oder eine Dienststelle allein berührt, so kann das Gesuch dem nächsten Dienstvorgesetzten [mündlich oder] schriftlich vorgetragen werden. Die Gesellschaft kann einen höheren Beamten des Bezirks beauftragen, die Antragsteller *binnen 14 Tagen nach dem Empfang des Antrages* anzuhören. Die Antwort der Gesellschaft ist ihnen binnen 4 Wochen nach der mündlichen Verhandlung *schriftlich* zu erteilen.

4. Befriedigt die Antwort der Gesellschaft das Personal nicht, oder erhält es innerhalb der ausgemachten Zeit keine Antwort, so kann die Abordnung bei dem Sekretär der Personalgruppe des Einigungsausschusses den schriftlichen Antrag stellen, daß die streitigen Fragen über die Löhne, Arbeitszeiten oder die Dienstbedingungen, mit Ausnahme der Angelegenheiten der Betriebsleitung oder der Disziplin, dem zuständigen Einigungsausschuß überwiesen werden.

---

[1]) In die „Grundsätze“ sind die Änderungen eingearbeitet, die von den Parteien am 11. Dezember 1911 vereinbart worden sind (s. Abschnitt V der Abhandlung), und zwar sind die Zusätze durch Kursivdruck hervorgehoben, während die fortgefallenen Stellen in rechteckige Klammern gesetzt sind. Die übrigen Vereinbarungen vom gleichen Tage sind am Schlusse dieser Grundsätze abgedruckt.

[2]) Siehe Abschnitt A des nachstehenden Vergleiches vom 11. Dezember 1911, wonach eine Änderung dieses Prozentsatzes möglich ist.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:40 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

5. Beabsichtigt die Gesellschaft die Löhne [1]) herabzusetzen oder die Arbeitszeit zu verlängern oder sonstwie die Dienstbedingungen einer Dienstklasse — abgesehen von Angelegenheiten der Betriebsleitung und der Disziplin — *zum Nachteil des Personals* zu ändern, [so soll sie das den Sekretären des oder der die beteiligten Dienstklassen umfassenden Einigungsausschüsse schriftlich mitteilen. In der Mitteilung ist eine Frist von mindestens 4 Wochen zu bezeichnen, binnen der gegen die Absichten der Gesellschaft Einwendungen erhoben werden können] *so soll sie das beteiligte Personal durch Rundschreiben hiervon in Kenntnis setzen und ihm zugleich mitteilen, daß die Angelegenheit auf die Tagesordnung der nächsten geeigneten Sitzung des Einigungsausschusses gesetzt werden wird. Diese Mitteilung ist dem Personal spätestens einen Monat vor dem Tage zu machen, an dem die Angelegenheit im Einigungsausschuß beraten werden soll.*

6. [Wenn 25 % des beteiligten Personals innerhalb der angesetzten Frist der Gesellschaft anzeigen, daß sie nicht geneigt sind, die Vorschläge anzunehmen, so soll die Gesellschaft eine Abordnung des Personals empfangen und mit ihr die streitigen Fragen erörtern. Die Abordnung soll die Annahme dieser oder anderer Vorschläge der Gesellschaft oder der von dieser inzwischen angeregten Änderungen binnen 4 Wochen nach dem Empfang anzeigen. Werden die ursprünglichen oder die geänderten Vorschläge der Gesellschaft von der Abordnung nicht angenommen, so kann die Gesellschaft die Überweisung der Angelegenheit an den zuständigen Einigungsausschuß verlangen.]

Hält es die Gesellschaft für erforderlich, die Löhne Einzelner — also nicht einer ganzen Dienstklasse — zu vermindern, die Arbeitszeit zu verlängern oder die Dienstbedingungen zum Nachteil Einzelner zu ändern, so steht ihr das frei; dagegen haben die Beteiligten — wenn sie sich beschwert fühlen — das Recht, die Angelegenheit, sofern sie nicht die Betriebsleitung oder die Disziplin angeht, der nächsten Sitzung des Einigungsausschusses zu überweisen. Wenn dieser entscheidet, daß die Aenderung nicht angebracht (reasonable) war, so ist sie vom Tage ihres Inkrafttretens an rückgängig zu machen.

7. Bei der Berechnung der vorbezeichneten Fristen bleiben die Monate August und September außer Betracht.

8. Eingaben (und Abordnungen) des Personals sowie Vorschläge der Gesellschaft sollen, wenn möglich, so zeitig gemacht werden, daß die streitigen Fragen, wenn sich die unmittelbar Beteiligten darüber nicht zu einigen vermögen, noch auf die Tagesordnung der nächsten ordentlichen Sitzung des Einigungsausschusses gebracht werden können.

Errichtung und Verfassung der Einigungsausschüsse.

9. Auf jeder Eisenbahn ist eine angemessene Zahl von Einigungsausschüssen zu errichten, die über die ihnen überwiesenen streitigen Löhne, Arbeitszeiten oder Dienstbedingungen — mit Ausnahme der Angelegenheiten der Betriebsleitung und der Disziplin — aller im Betriebs- und Verkehrsdienst tätigen, von der Gesellschaft dauernd beschäftigten Lohnempfänger zu verhandeln haben.

---

[1]) Wegen der Herabsetzung der Reiselöhne siehe auch Abschnitt J des nachstehenden Vergleiches vom 11. Dezember 1911.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:40 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die Vertreter des Personals.

10. Zwecks Wahl der Vertreter sind die Dienstklassen der Gesellschaft, die gemeinsame Interessen haben und diesen Grundsätzen unterliegen, in eine angemessene Zahl von Gruppen einzuteilen; ebenso ist der Bahnbereich der Gesellschaft nötigenfalls in mehrere Bezirke zu zerlegen.

11. Das Personal jeder Gruppe wählt aus seiner Mitte für jeden Bezirk der Bahn einen oder mehrere Vertreter. Diese bilden die Personalpartei der einzelnen Einigungsausschüsse, die nach den gegenwärtigen Grundsätzen über die Angelegenheiten des Personals ihrer Gruppe zu verhandeln haben.

12. Die Einteilung der Dienstklassen in Gruppen, des Bahnnetzes der Gesellschaft in Bezirke und die Bestimmung der Zahl der zu wählenden Personalvertreter soll erstmalig nach den Einrichtungen vorgenommen werden, die für die Gruppeneinigungsausschüsse des Eisenbahn-Einigungs- und Schiedsgerichtsverfahrens von 1907 bestehen.

13. [Die erste Wahl der Personalvertreter soll so bald wie möglich erfolgen; die nach dem Abkommen von 1907 gebildeten Einigungsausschüsse gehen ein, sobald das Handelsamt die Ergebnisse der Wahlen der Personalvertreter der neuen, nach den gegenwärtigen Grundsätzen zu errichtenden Einigungsausschüsse bekannt gemacht hat.]

Wo die Wahl der Personalvertreter während des Jahres 1911 stattgefunden hat, soll die Amtsdauer der Ausschüsse am 6. November 1914 erlöschen, außer in den Fällen, wo es nötig ist, die Einteilung der Gruppen für die bestehenden Ausschüsse zu ändern. Die hiernach erforderlichen Wahlen, ferner die Wahlen für die noch nicht errichteten Ausschüsse sowie die vor dem Jahre 1911 neugewählten Ausschüsse sind so bald wie möglich zu veranstalten.[1])

14. Alle Wahlen der Personalvertreter finden unter der Aufsicht des Handelsamts nach folgenden Vorschriften statt:

a) Die Kandidaten müssen in der Gruppe und in dem Bezirk beschäftigt sein, die sie vertreten wollen.

b) Die Kandidatenlisten für die einzelnen Ausschüsse sind dem Handelsamt bis zu einem bestimmten Tag zu übersenden.

c) Jede Liste soll von mindestens 20 Erwachsenen aus der Gruppe und dem Bezirk des Kandidaten unterzeichnet sein. *Das Handelsamt kann die Zahl der zur Unterzeichnung der Listen erforderlichen Erwachsenen bei Gesellschaften von geringer Bedeutung nach freiem Ermessen ändern. Diese Ermächtigung ist dauernd.*

d) Nachdem das Handelsamt sich davon überzeugt hat, daß die Listen in Ordnung sind, bereitet es die Stimmzettel vor und läßt sie an einem bestimmten Tag an die erwachsenen Wähler verteilen.

e) Das Handelsamt erhält die Stimmzettel zurück und zählt sie.

f) Im Sinne dieser Vorschrift bedeutet „erwachsen" eine Person von mindestens 20 Jahren.

---

[1]) Siehe auch Abschnitt B des nachstehenden Vergleiches vom 11. Dezember 1911.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:40 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die Vertreter der Gesellschaft.

15. Die Gesellschaft soll dem Handelsamt spätestens bis zu dem Tag, an dem die Stimmzettel des Personals gezählt werden, für jeden Einigungsausschuß eine Liste der von ihr ständig beschäftigten Personen übersenden, aus der sie ihre Vertreter in dem Ausschuß wählen will. *Diese Bestimmung schließt die Direktoren der Gesellschaft nicht vom Sitz in den Ausschüssen aus.* Die Liste muß wenigstens zwei Personen bezeichnen, die dauernde Sitze in der Gesellschaftspartei des Ausschusses einnehmen sollen. Die übrigen Sitze können von beliebigen Personen aus der Liste der Gesellschaft eingenommen werden, vorausgesetzt, daß die Gesamtzahl ihrer Vertreter in einem Ausschuß niemals größer ist als die des Personals.

Bekanntmachung der Namen der Mitglieder.

16. Das Handelsamt soll für jeden Ausschuß so bald wie möglich die Namen der gewählten Vertreter des Personals und die Vertreterliste der Gesellschaft bekannt machen unter Bezeichnung der Personen aus dieser Liste, die dauernde Sitze einnehmen sollen.

Amtsdauer.

17. Die Amtsdauer der ersten nach diesen Grundsätzen errichteten Ausschüsse soll am 6. November 1914 erlöschen. Sollte das Abkommen verlängert werden, so soll jeder folgende Ausschuß 3 Jahre, vom Tage der Bekanntmachung seiner Mitglieder durch das Handelsamt gerechnet, bestehen bleiben.

Abgänge.

18. Treten bei der Personalpartei eines Ausschusses Abgänge durch Tod, Amtsniederlegung oder Verlust der Eignung ein, so werden sie durch Zuwahl seitens der übrigen Mitglieder der Partei ersetzt. Die zugewählten Mitglieder müssen dauernd im Dienste der Gesellschaft stehen und der vom Amtsvorgänger vertretenen Gruppe und Bahnabteilung angehören. Gleiche Abgänge bei der Gesellschaftspartei werden durch die Gesellschaft ersetzt.

Die Zuwahl findet auch bei Ausfällen statt, die durch Benennung einer unzureichenden Zahl von Kandidaten veranlaßt sind.

Änderung der Gruppen, der Bezirke und der Zahl der Vertreter.

19. Eine unter das Abkommen fallende, aber nicht von Anfang an in einem Ausschuß vertretene Dienstklasse kann bei der Gesellschaft durch eine von mindestens 25 % der Ihrigen unterzeichnete Eingabe beantragen, daß sie einem bestehenden Ausschuß angegliedert oder daß ein neuer Ausschuß für sie gebildet werde. Die Gesellschaft soll daraufhin eine Abordnung des beteiligten Personals empfangen, um die Angelegenheit zu entscheiden. Kommt eine Einigung hierbei nicht zustande, so ist der Antrag dem Handelsamt vorzulegen.

20. Wenn eine Dienstklasse aus einem Ausschuß in einen anderen versetzt werden möchte oder die Bildung eines neuen Ausschusses für sich begehrt, kann sie die Gesellschaft darum mittels einer von mindesten 25 % der Beteiligten unterzeichneten Eingabe angehen; die Eingabe ist in der in dem vorhergehenden Paragraphen bestimmten Weise zu behandeln.

Generated on 2019-07-31 14:40 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

21. Alle Streitigkeiten über die Bestimmung oder Änderung der Gruppen und Bezirke sowie der Zahl der Personalvertreter sind, wenn sie nicht von den Parteien in Güte geschlichtet werden können, von dem Handelsamt zu entscheiden.

Beamte der Einigungsausschüsse.

Obmann.

22. Jeder Ausschuß erhält einen Obmann, der nicht Direktor einer Eisenbahngesellschaft im Vereinigten Königreich sein und nicht im Dienste einer solchen stehen darf. Er wird aus einer von dem Handelsamt aufzustellenden Liste gewählt.

23. Sobald die Ausschüsse für das Netz einer Gesellschaft errichtet sind, und nötigenfalls von Zeit zu Zeit, soll die Personalpartei jedes Ausschusses zwei bevollmächtigte Mitglieder wählen, die mit einer gleichen oder geringeren Zahl von Vertretern der Gesellschaft eine Sitzung abhalten, um aus der im § 22 erwähnten Liste einen Obmann zu wählen, dessen Ernennung dem Handelsamt vorzuschlagen ist. Kommt eine Wahl nicht zustande, so wird der Obmann von dem Handelsamt bestimmt.

24. Sind die Dienste des Obmannes nach § 41 in einer Sitzung des Einigungsausschusses erforderlich, so ist er nach dem Conciliation Act von 1896 zu berufen. Derselbe Obmann soll, wenn möglich, allen Einigungsausschüssen einer Gesellschaft während ihrer vollen Amtsdauer vorstehen.

Leitende Mitglieder.

25. Jede Partei des Einigungsausschusses wählt aus ihrer Mitte ein „leitendes Mitglied". Die leitenden Mitglieder beider Parteien sollen, wenn nichts anderes vereinbart ist, bei der Abwesenheit des Obmannes die Ausschußsitzungen abwechselnd leiten.

Kann sich die Personalpartei über die Wahl ihres leitenden Mitgliedes nicht einigen, so ist die Angelegenheit dem Handelsamt zu berichten, das entweder selbst entscheidet oder die Gesamtheit des beteiligten Personals zur Wahl veranlaßt.

26. Im Notfalle und wenn der Sekretär einer Partei nicht mitwirken kann, soll das leitende Mitglied der Partei die Pflichten des Sekretärs übernehmen.

Sekretäre.

27. Jede Partei des Einigungsausschusses soll einen Sekretär erhalten, der an den Erörterungen teilnehmen und auf Wunsch als Sachwalter auftreten kann; er ist aber nicht stimmberechtigt, wenn er nicht zugleich Mitglied des Ausschusses ist.

28. Der Ausschußsekretär der Gesellschaft wird von ihr bestimmt und kann beliebigen Ursprungs sein.

29. Der Sekretär des Personals wird von der Personalpartei des Ausschusses mit Stimmenmehrheit gewählt und kann beliebigen Ursprungs sein; die Dauer und die Bedingungen seines Amts werden unter Beachtung der vorliegenden Grundsätze von den zur Wahl Berufenen bestimmt.

Kann sich die Personalpartei über die Wahl ihres Sekretärs nicht einigen, so ist die Angelegenheit dem Handelsamt vorzutragen, das entweder selbst entscheidet oder die Gesamtheit des beteiligten Personals zur Wahl beruft.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:40 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Verfahren.

Ordentliche Sitzungen.

30. Jeder Einigungsausschuß soll jährlich zwei ordentliche Sitzungen in halbjährigen Zwischenräumen abhalten.

31. Der Zeitpunkt der ordentlichen Sitzungen wird von den beiden Sekretären des Ausschusses oder, wenn sie sich nicht zu einigen vermögen, von dem Obmann bestimmt.

32. Jeder Sekretär hat die Sitzung den Mitgliedern seiner Partei mindestens 14 Tage vorher anzuzeigen.

33. Die Tagesordnung ist von den beiden Sekretären des Ausschusses zu vereinbaren und zu unterzeichnen; sie ist 14 Tage vor der Sitzung herauszugeben.

Außerordentliche Sitzungen.

34. Jede Partei des Ausschusses kann durch ein an den Sekretär der anderen Partei gerichtetes Schreiben beantragen, daß binnen 14 Tagen eine außerordentliche Sitzung abgehalten werde. Dem Antrage ist eine Darlegung der auf die Tagesordnung zu setzenden Angelegenheiten beizufügen.

35. Streitigkeiten über den Zeitpunkt der außerordentlichen Sitzung oder über ihre Notwendigkeit sind dem Obmann von den beiden Sekretären innerhalb der im vorigen Paragraphen bezeichneten Frist vorzutragen. Der Obmann bestimmt dann den Zeitpunkt der außerordentlichen Sitzung, wenn er eine solche für nötig hält.

36. Im August und September sollen, außer mit Einwilligung beider Teile, keine Sitzungen abgehalten werden.

Tagesordnung.

37. Streitigkeiten zwischen den beiden Sekretären über die Festsetzung der Tagesordnung sind dem Obmann zwecks Entscheidung vorzutragen.

38. Angelegenheiten, die nicht auf der Tagesordnung stehen, können in den Sitzungen nur mit Zustimmung beider Teile vorgebracht werden.

Art der Behandlung der Gesuche.

39. Vorschläge wegen der Änderung der Löhne, Arbeitszeiten oder Dienstbedingungen dürfen von den Einigungsausschüssen erst dann in Behandlung genommen werden, wenn mit ihnen nach der in den §§ 1 bis 8 bestimmten Weise verfahren ist und wenn die Gesellschaft und das Personal sich nicht durch unmittelbare Verhandlungen darüber zu einigen vermochten.

40. Ist eine solche Einigung über eine nach den gegenwärtigen Grundsätzen zu erledigende Angelegenheit nicht zustande gekommen, so soll die Sache durch die sie verfolgende Partei auf die Tagesordnung der nächsten ordentlichen Sitzung des zuständigen Einigungsausschusses gesetzt werden; sie ist in dieser Sitzung zu erörtern, wenn sie nicht vorher zurückgezogen oder auf die Tagesordnung einer außerordentlichen Sitzung gesetzt wird.

41. Wenn die beiden Parteien sich in der ersten Sitzung, in der die Angelegenheit erörtert wird, nicht einigen, steht es jeder Partei frei, die Sitzung auf zwei Wochen zu vertagen. Kommt die Einigung auch in der zweiten Sitzung

Generated on 2019-07-31 14:40 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

nicht zustande oder ist eine solche von keiner Seite verlangt worden, so soll der Obmann aufgefordert werden, in einer neuen Ausschußsitzung die Leitung zu übernehmen und eine Entscheidung zu treffen, wenn die Parteien nicht von ihm geeinigt werden können.

42. In Sitzungen, die der Obmann leitet, kann sich jede Partei eines besonderen Verteidigers bedienen, der weder Mitglied noch Sekretär des Ausschusses ist; Rechtsanwälte (counsels) dürfen aber nicht zugelassen werden.

Verhandlungsprotokolle.

43. Über jede Ausschußsitzung ist von beiden Sekretären gemeinsam eine Niederschrift abzufassen, in zwei Protokollbücher einzutragen und *von den leitenden Mitgliedern und* den Sekretären zu unterzeichnen. Jeder Sekretär erhält eins der Protokollbücher und läßt eine Abschrift des Protokolls unter den Ausschußmitgliedern seiner Partei in der von diesen bestimmten Weise umlaufen.

Entscheidungen der Ausschüsse.

Abstimmung nach Parteien.

44. Jede Partei eines Einigungsausschusses soll für sich abstimmen; in der Abwesenheit des Obmannes werden alle Entscheidungen durch Übereinstimmung beider Parteien getroffen.

Obliegenheiten des Obmannes.

45. In den von dem Obmann geleiteten Sitzungen soll er bemüht sein, die Parteien zu einem Vergleich zu bewegen; gelingt ihm das nicht, so soll er entweder in der Sitzung selbst oder in einer angemessenen Frist danach eine Entscheidung über die noch streitigen Punkte fällen.

Endgültigkeit der Entscheidungen.

46. Alle Bestimmungen, die entweder durch das Einverständnis der Parteien oder durch die Entscheidung des Obmannes zustande kommen, sind während ihrer Gültigkeitsdauer für die Gesellschaft und das Personal endgültig und bindend, ohne daß es einer Anerkennung der Entscheidungen durch die Parteien bedarf.

Dauer der Verträge.

Bestehende Verträge.

47. Alle gegenwärtig geltenden Verträge, die durch Vergleich in den Einigungsausschüssen oder durch schiedsrichterliche Entscheidung nach den Grundsätzen von 1907 entstanden sind, sollen bis zum 1. Juli 1912 in Kraft bleiben und darüber hinaus so lange weiterlaufen, bis sie durch Entscheidungen der Einigungsausschüsse oder der Obmänner nach den gegenwärtigen Grundsätzen geändert, aufgehoben oder für nichtig erklärt werden [1]).

---

[1]) Siehe auch Abschnitt B des nachstehenden Vergleiches vom 11. Dezember 1911.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:40 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

48. [Ungeachtet der Bedingungen eines nach dem Abkommen von 1907 durch Vergleich oder Schiedsspruch bewirkten Vertrags soll es nach den gegenwärtigen Grundsätzen zulässig sein, die durch derartige Verträge entschiedenen Fragen von neuem zu erörtern.]

Künftige Verträge nach den gegenwärtigen Grundsätzen.

49. Die durch Übereinstimmung beider Parteien eines Einigungsausschusses entstandenen Verträge sollen mindestens ein Jahr gelten.

50. Die durch die Entscheidung des Obmannes eines Ausschusses begründeten Verträge sollen mindestens zwei Jahre gelten.

51. In jedem Falle sollen die Verträge über die vorher bezeichneten Mindestfristen hinaus so lange in Kraft bleiben, bis sie durch Übereinkommen der Parteien des Einigungsausschusses oder die Entscheidung des Obmannes geändert, aufgehoben oder für nichtig erklärt werden.

52. Verträge, die weder durch Vergleich noch durch Entscheidung des Obmannes zustande gekommen sind, können jederzeit — vor oder nach Ablauf der oben erwähnten Mindestfristen — durch Übereinkommen beider Parteien des Ausschusses geändert werden.

Dauer des Abkommens.

53. Die gegenwärtigen Grundsätze sollen bis zum 6. November 1914 gelten; nach dieser Zeit sollen sie bei jeder der beteiligten Gesellschaften nach einjähriger Ankündigung seitens der Gesellschaft oder der Mehrheit der Personalvertreter aller Einigungsausschüsse des Netzes der Gesellschaft der Revision unterworfen werden oder außer Kraft treten. Eine derartige Ankündigung kann frühestens am 6. November 1913 erfolgen.

54. Alle beim Ablauf des Abkommens geltenden Verträge sollen bis zu der in ihnen verabredeten Zeit in Kraft bleiben und darüber hinaus noch so lange, bis sie — durch eine Verabredung zwischen der Gesellschaft und dem Personal oder durch andere inzwischen getroffene Einrichtungen für die Beilegung von Streitigkeiten — geändert, aufgehoben oder für nichtig erklärt werden.

Zusammenfassung der Arbeitsbedingungen.

55. Jede Gesellschaft soll so bald wie möglich Zusammenstellungen der Lohnsätze, der Arbeitszeiten sowie aller übrigen Arbeitsbedingungen der von diesem Abkommen erfaßten Dienstklassen aufstellen und auf ihre Kosten in zweckmäßiger Form drucken lassen.

56. Diese Zusammenstellungen sollen die Grundlage für die Verträge zwischen der Gesellschaft und ihrem Personal bilden; Abzüge sollen von der Gesellschaft unverzüglich an solchen Stellen ausgehängt werden, wo sie von dem beteiligten Personal leicht zu Rate gezogen werden können, damit es seine Arbeitsbedingungen genau kennen lernt.

Kosten.

57. Die Sekretäre der Einigungsausschüsse erhalten freie Fahrt auf den Strecken der Gesellschaft, wenn sie in der Ausübung ihrer Amtspflichten als Sekretär reisen.

Generated on 2019-07-31 14:40 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

58. Alle Mitglieder der Einigungsausschüsse erhalten zum Besuch der Ausschußsitzungen auf den Strecken der Gesellschaft freie Fahrt.

59. Ein Verzeichnis der in die Einigungsausschüsse gewählten Vertreter des Personals, sowie die Tagesordnungen und die Verhandlungsprotokolle der Ausschüsse und ferner die von beiden Ausschußsekretären verfaßten und unterzeichneten Verträge sind zu drucken und in den Depots, auf den Stationen usw. derart auszuhängen, daß sie von dem Personal der Gesellschaft geprüft werden können. Abzüge hiervon sind jedem Ausschußmitgliede zu liefern. Alles dies hat auf Kosten der Gesellschaft zu geschehen.

Interpretationen.

Auslegung der Verträge.

60. Streitigkeiten über die Auslegung der durch Übereinkunft beider Teile eines Einigungsausschusses oder durch die Entscheidung des Obmannes in Kraft getretenen Verträge sollen in erster Reihe durch die beiden Sekretäre des Ausschusses erörtert und im Streitfalle dem binnen 14 Tagen zu berufenden Ausschuß vorgetragen werden.

61. Gesuche des Personals um eine solche Auslegung durch den Einigungsausschuß sollen durch den Sekretär der Personalpartei vorgebracht werden, der sie nach den allgemeinen oder besonderen Weisungen dieser Partei zurückzuweisen oder dem Ausschuß vorzulegen hat.

62. Gesuche der Gesellschaft um eine derartige Auslegung durch den Einigungsausschuß sind durch den Sekretär der Gesellschaftspartei des Ausschusses vorzubringen.

63. Kann sich der Ausschuß über die Auslegung eines Vertrages nicht einigen, so wird darüber in einer zweiten Sitzung unter der Leitung des Obmannes verhandelt, dessen Entscheidung über die streitigen Punkte endgültig ist.

Auslegung des Abkommens.

64. Fragen über die Auslegung dieses Abkommens sind vom Handelsamt zu entscheiden.

65. Gesuche um Auslegung des Abkommens müssen von den beiden Sekretären des beteiligten Ausschusses unterzeichnet sein; bei Meinungsverschiedenheiten der beiden Sekretäre soll der Obmann mit ihnen verhandeln und die Form des Gesuches an das Handelsamt bestimmen.

Vergleich auf Grund der Eisenbahn-Konferenz vom 11. Dezember 1911.

(Railway Conference Agreement.)

Zur Förderung eines am 19. August 1911 im Handelsamt unterzeichneten Vertrages und des Berichtes der Königlichen Kommission für die Untersuchung und Berichterstattung über die Wirksamkeit des Eisenbahn-Einigungs- und Schiedsgerichtsabkommens von 1907 wurde von den Unterzeichneten . . . . . verabredet, daß der Bericht und die Verhandlungsordnung der Königlichen Kommission mit folgenden Änderungen und Ergänzungen angenommen werden sollen:[1])

[1]) Hier sind nur noch die Teile des Vergleiches vom 11. Dezember 1911 wiedergegeben, die nicht zwanglos in die Verhandlungsordnung eingefügt werden konnten.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:41 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

A.

Es wurde verabredet, daß das in den §§ 2 bis 8 bestimmte Verfahren mit folgenden Änderungen angenommen werden soll:

§ 2 . . . . . Bezüglich der Bestimmung, daß Petitionen wenigstens von 25 % der Beteiligten zu unterzeichnen sind, wurde vereinbart, daß jede Gesellschaft die Frage des Prozentverhältnisses mit ihrem Personal regeln soll. Zu diesem Zweck soll eine außerordentliche Sitzung jedes Einigungsausschusses anberaumt werden. Kommt eine Einigung der beiden Parteien des Ausschusses nicht zustande, so ist das in der Verhandlungsordnung bestimmte Prozentverhältnis anzuwenden.

B.

. . . . . Es wurde vereinbart, daß die ersten Sitzungen der Einigungsausschüsse nach den neuen Grundsätzen nicht vor Mai 1912 stattfinden sollen, abgesehen von den außerordentlichen Sitzungen, die nötig sind, um das im Abschnitt A zu § 2 erwähnte Prozentverhältnis zu bestimmen. In den ersten Ausschußsitzungen im Mai 1912 dürfen — nach Abwicklung des in den §§ 2 bis 4 der Verhandlungsordnung vorgeschriebenen Verfahrens — alle durch die gegenwärtig gültigen Verträge geregelten Angelegenheiten zur Erörterung gestellt werden; Änderungen in solchen Verträgen dürfen indessen nach § 47 der Verhandlungsordnung nicht vor dem 1. Juli 1912 in Kraft treten.

I.

Da die Vertreter der Personalpartei die Frage der Änderung der Reiselöhne durch die Gesellschaften aufwarfen, wurde erklärt, daß die Gesellschaften das Recht behalten müßten, die Reiselöhne je nach den Umständen zu ändern; aber es wurde festgestellt, daß das Personal, wenn es mit der Herabsetzung der Reiselöhne nicht einverstanden ist, die Angelegenheit in der üblichen Weise in der nächsten Sitzung des Einigungsausschusses vorbringen kann mit der Wirkung, daß die Lohnermäßigung vom Tage der Änderung ab wieder rückgängig zu machen ist, wenn entschieden wird, daß sie nicht angemessen ist.

J.

Gemeinschaftspersonal. — Es wurde vereinbart, daß das Gemeinschaftspersonal, für das kein besonderer Einigungsausschuß besteht, für die Wahlzwecke der einen oder andern beteiligten Gesellschaft zugewiesen werden soll und daß Änderungen seiner Löhne und Arbeitszeiten sowie seiner Dienstbedingungen in den Einigungsausschüssen dieser Gesellschaft grade so behandelt werden sollen, als ob das Personal einen Teil des der Gesellschaft unterstellten Personals bilde; dabei ist zu beachten, daß da, wo das Gemeinschaftspersonal einem Gemeinschaftsbeamten unterstellt ist, alle auf dem üblichen Wege vorzubringenden Anträge diesem Gemeinschaftsbeamten vorzulegen sind.

Wo das Gemeinschaftspersonal nicht unter der Aufsicht eines Gemeinschaftsbeamten steht, soll es an den Verbesserungen der Arbeitsbedingungen teilnehmen, die auf Grund eines Antrages aller Angehörigen seiner Dienstklasse im Bereich des Bahnnetzes der Gesellschaft, der es angegliedert ist, gewährt werden.

Im Anschluß an diese Änderungen wurde mit Gültigkeit für die Gesell-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:42 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

schaften [1]), deren Vertreter bei der Beratung zugegen waren, beschlossen, daß die nichtständigen und die Gelegenheitsarbeiter des Güterverkehrsdienstes für die tatsächliche Arbeitszeit Stundenlöhne erhalten sollen, die bei gleicher Arbeitszeit jedenfalls nicht geringer sind als die Mindestlöhne der ständigen Arbeiter in gleicher Stellung.

Die Vertreter der Gesellschaften verpflichteten sich ferner, die anderen Gesellschaften, wenn möglich, zu bestimmen, dieselbe Anordnung zu treffen.

Gezeichnet 1. Für die Eisenbahngesellschaften: G. H. Claughton, W. Guy Granet, Sam Fay, H. A. Walker.

2. Für den Gesamtausschuß der Gewerkschaften der Eisenbahner:
Für die A. S. R. S.: A. Bellamy, J. E. Williams, J. H. Thomas.
Für die A. S. L. E. F.: A. Fox.
Für die G. R. W. U: T. Lowth.
Für die G. S. S. P.: S. Chorlton.

3. Für die Regierung und das Handelsamt: G. R. Askwith.

---

[1]) nämlich der London and North Western, der Midland und der Great Central Railway.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:42 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die Mitwirkung der Eisenbahnen an den Kriegen in Mitteleuropa.

Von Regierungsrat **Wernekke.**

I.

Die Verwendung der Eisenbahnen für die Zwecke der Kriegführung finden wir in der Kriegsgeschichte zum ersten Male im Jahre 1848 erwähnt. Als im Mai dieses Jahres der österreichische Feldmarschalleutnant Graf Thurn sich in Oberitalien mit dem Heere Radetzkys vereinigen wollte, kam ihm der sardinische General Durando bei Vicenza dadurch zuvor, daß er mit seinen Truppen die Eisenbahn benutzte, und verhinderte so die Vereinigung der beiden Heereskörper. Kurz danach, im Jahre 1849, als die Österreicher bei der Erhebung Ungarns sich genötigt sahen, die Hilfe Rußlands anzurufen, machten die Russen von dem damals verhältnismäßig neuen Verkehrsmittel zur Truppenbeförderung Gebrauch, indem sie die Division Panjutin mit der Eisenbahn von Krakau nach Mähren beförderten, von wo sie dann ihren Marsch zur Verstärkung des Donauheeres auf der Straße fortsetzte. Im ganzen wurden in diesem Feldzug 18 000 Mann russische Truppen mit der Eisenbahn befördert, und zwar legten sie 300 km in 5 Tagen zurück. In diese Zeit fällt auch das erste Ereignis, bei dem die Eisenbahnen als Angriffspunkt für kriegerische Unternehmungen erwähnt werden: Bei der Belagerung von Venedig 1848 wurden einige Bögen der großen Eisenbahnbrücke über die Lagunen gesprengt und dadurch der Betrieb auf ihr unmöglich gemacht. Die nächste Benutzung der Eisenbahnen beim Anmarsch eines Heeres nach dem Kriegsschauplatz, nämlich die Beförderung der deutschen Reichstruppen auf den schleswig-holsteinschen Kriegsschauplatz während des Feldzuges von 1848 bis 1850, wird häufig als der erste Truppentransport mit der Eisenbahn angesehen, es gehen ihr aber die soeben genannten voraus.

Als dann im Herbst 1850 politische Verwicklungen zwischen Preußen und Österreich entstanden, wurden binnen 26 Tagen 75 000 Mann österreichische Truppen mit 8000 Pferden, 1800 Fahrzeugen und Geschützen

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:41 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

und 4000 t Militärgut aus Wien und Ungarn auf der Nordbahn und der nördlichen Staatsbahn über Brünn und Olmütz an die Nordgrenze befördert. Täglich wurden im Durchschnitt 3 000 Mann, 300 Pferde, 70 Fahrzeuge und Geschütze und 150 t Militärgut in 6 bis 7 Zügen abgefertigt. Die stärkste Leistung wurde am 29. November erreicht: 8000 Mann, 550 Pferde, 180 Fahrzeuge und Geschütze wurden in 8 Zügen befördert, die im Durchschnitt 120 Achsen stark waren. Wenn man bedenkt, daß die benutzten Strecken eingleisig waren und ihre Ausrüstung den damaligen Verhältnissen entsprechend sehr einfach war, sowie daß die Transporte zur ungünstigsten Jahreszeit, im November mit seinen kurzen, trüben Tagen vor sich gingen, ist diese Leistung durchaus nicht zu unterschätzen, und das Verdienst der Eisenbahn wird dadurch nicht geschmälert, daß sich auch ganz erhebliche Mängel herausstellten. Zahlreiche unvorhergesehene Aufenthalte hemmten den Lauf der Züge, vor allem zeigte sich als nachteilig das Fehlen eines festen Fahrplans. Trotz der Aufopferung des Eisenbahnpersonals, trotz der Menge der Betriebsmittel, die zur Truppenbeförderung zur Verfügung stand, wurde gegenüber der Zeit, die der Marsch der Truppen auf der Landstraße erfordert haben würde, keine wesentliche Beschleunigung erreicht. Nichtsdestoweniger waren diese Truppentransporte sehr lehrreich; sie lenkten die allgemeine Aufmerksamkeit auf die Benutzung der Eisenbahnen für kriegerische Zwecke und gaben z. B. Veranlassung, daß in Österreich im Mai 1851 ein planmäßiger Entwurf für ein Eisenbahnnetz für die gesamte Monarchie unter Berücksichtigung strategischer Gesichtspunkte aufgestellt wurde. Auch für die Benutzung der Bahnen zu Truppentransporten wurden Vorschriften aufgestellt, und der Erfolg war der, daß im Jahre 1853 die Verschiebung der Truppen ins Olmützer Lager „in einer bisher nicht gekannten Ordnung“ durchgeführt wurde. Täglich wurden 2 000 Mann, 430 Pferde und 30 Fahrzeuge von 17, auf die einzelnen Strecken planmäßig verteilten Lokomotiven befördert. Besonders bemerkenswert ist, daß dabei der öffentliche Verkehr nicht gestört wurde.

Im italienischen Feldzuge 1859 wurde das französische Heer in einer Stärke von 604 381 Mann mit 129 227 Pferden in 86 Tagen von Frankreich nach dem Kriegsschauplatz in Italien befördert. Am schwersten belastet wurden dabei die Eisenbahnstrecken des südöstlichen Frankreichs. Als Beispiel sei angeführt, was in den Tagen vom 20. bis 30. April geleistet wurde: täglich reisten von Paris nach Lyon durchschnittlich 8 421 Mann und 512 Pferde; die Höchstleistung wurde am 25. April mit 12 148 Mann mit 655 Pferden erreicht. Trotz dieses lebhaften Verkehrs von Truppen wurde der öffentliche Verkehr ohne Unterbrechung aufrechterhalten. Sehr zu statten kam diesem starken Verkehr der Umstand, daß die Strecke

Generated on 2019-07-31 14:42 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Paris—Lyon schon damals zweigleisig war. Es verkehrten während dieses Aufmarsches täglich 30 Züge, und zwar 3 Militärsonderzüge und 27 gemischte Züge zu 33 Wagen; die Fahrgeschwindigkeit betrug 24 bis 28 km in der Stunde. Die Truppenbeförderungen gingen ohne jeden Unfall ab; sie nahmen etwa den sechsten Teil der Zeit in Anspruch, die der Marsch der Truppen auf der Landstraße von Paris nach der Küste des Mittelländischen Meeres und der Grenze von Sardinien gedauert haben würde. In diesem Feldzuge sind auch von den Franzosen die ersten Eisenbahntruppen aufgestellt worden, doch ist über deren Gliederung und Leistungen nichts Näheres bekannt geworden.

Mit ganz außerordentlichen Schwierigkeiten hatten die Militärtransporte zu kämpfen, die in demselben Jahre von Österreich nach dem Kriegsschauplatze in der Lombardei geleitet wurden. Es bestand zwar damals schon eine durchgehende Eisenbahnverbindung von Wien nach Triest, zwischen ihr und der nach Verona und Mailand führenden Bahn war aber noch eine 102 km lange Lücke zwischen Nabresina und Casarsa. Nachdem die herausfordernde Neujahrskundgebung Napoleons III. das Zeichen zum Beginn des Kampfes gegeben hatte, begann schon wenige Tage später der Truppentransport von Wien nach Süden. Die Südbahn erhielt am 6. Januar den Auftrag, am folgenden Tage 9 000 Mann Infanterie des 3. Armeekorps von Wien nach Laibach zu befördern; zugleich wurde sie verständigt, daß von dort wahrscheinlich die Reise nach Verona weiter fortgesetzt werden würde und daß weitere Truppentransporte folgen würden. Die Südbahn war durch diese Anforderungen im höchsten Grade überrascht. Da jedoch in ihrem Fahrplan schon damals zwei Militärbedarfszüge am Morgen und am Abend vorgesehen waren, gelang es ihr, nach zwanzigstündiger Vorbereitung den ersten Transport abzufertigen. Der Fahrplan wurde durch einen Militärzug am Mittag ergänzt, und allen drei Zügen wurden zwei Nachläufer beigegeben, so daß ein Verkehr von 9 Zügen am Tage zustande kam. Der öffentliche Güterverkehr wurde eingestellt, der Personenverkehr, der täglich drei durchgehende und eine Anzahl örtlicher Züge umfaßte, aber aufrecht erhalten. Zu den Schwierigkeiten, die sich aus den ungenügenden Vorbereitungen ergaben, traten noch die hinzu, die die Steigungsverhältnisse der Strecke mit sich brachten: auf dem Semmering z. B. mußte die Mehrzahl der Züge in je drei Teile zerlegt werden. Die Betriebsmittel für manche Züge konnten erst im letzten Augenblick zur Verfügung gestellt werden, wodurch neue Schwierigkeiten entstanden. Weitere Anordnungen für Truppentransporte wurden am 7. Januar für den 9. erteilt, und so ging es bis zum 20. fort, wobei immer der Eisenbahnverwaltung ein bis drei Tage Zeit verblieben, um die Transporte vorzubereiten. Da die ursprünglichen Anordnungen nur für die Beförderung der Truppen

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:42 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

bis Laibach lauteten, dort aber die Fortsetzung der Fahrt angeordnet wurde, so ergaben sich in Laibach Aufenthalte von 6 bis 12 Stunden, die zur Verpflegung der Truppen und zum Ausruhen verwendet wurden. Sieben Bataillone fuhren bis zum Ende der Bahn nach Triest, von wo sie zu Schiff weiter befördert wurden. Alle übrigen Truppen verließen die Bahn in Nabresina und Sessana. Sie hatten eine Entfernung von etwa 574 km mit der Bahn zurückgelegt und dazu, einschließlich aller Aufenthalte in den späteren Tagen, wo der Fahrplan gegen die ersten Tage wesentlich verbessert worden war, 36 bis 42 Stunden gebraucht. Im ganzen verkehrten innerhalb 14 Tage 77 Militärzüge, eine Leistung, die an das Personal der Bahn außerordentliche Anforderungen stellte. Da die Transporte außerdem ohne Unfälle verliefen, hat das Personal das Lob, das ihm der österreichische Generalstab gespendet hat, es sei von Patriotismus und regstem Pflichtgefühl beseelt gewesen, wohl verdient. Im ganzen waren 20 091 Mann, 5 462 Pferde und 278 Fahrzeuge und Geschütze befördert worden.

Im gleichen Feldzuge wurde vom 17. Mai 1859 an das 1. österreichische Armeekorps (Clam-Gallas) von Prag über Dresden und Hof nach München und über die Brennerbahn nach Verona befördert. Die Brennerbahn war damals eben erst fertiggestellt, die Strecke Innsbruck—Bozen war überhaupt noch nicht vollendet; diese Lücke wurde von den Truppen mit drei Gewaltmärschen überwunden. Infolge dieser Unterbrechung und des weiten Umweges über Dresden, der aber — außer dem Wege über Wien — die einzige Eisenbahnverbindung zwischen Böhmen und der Lombardei darstellte, kamen die Truppen erst am 30. und 31. Mai in Verona an, zwei Divisionen erreichten sogar erst am 1. Juni das Schlachtfeld von Magenta. Der kürzeste Weg zwischen Anfang und Ende dieses Truppentransports (144 Meilen) hätte auf der Straße in etwa 64 Tagen zurückgelegt werden können, während der Eisenbahntransport nur etwa 14 Tage gedauert hat. Welchen Wert die Benutzung der Eisenbahn für die Kriegführung schon damals hatte und wie sehr ein Krieg dadurch abgekürzt werden kann, geht wohl am deutlichsten daraus hervor, daß schon 8 Tage vor Ablauf der Frist, die zum Marsch auf der Straße nötig gewesen wäre, der Frieden geschlossen war. Der ganze Transport umfaßte 37 526 Mann, 10 728 Pferde, 1 128 Wagen und 96 Geschütze; zu seiner Beförderung wurden in Böhmen 136, in Sachsen 124, in Bayern 120 Sonderzüge gebraucht. Am auffallendsten an ihm ist die Leitung über die Strecken anderer Staaten, der umständliche Verhandlungen zwischen den Beteiligten vorausgehen mußten. Die bayerischen Lokomotiven mußten bei diesen Transporten einen Teil der Züge auch auf der Nord-Tiroler Bahn befördern, nachdem das beteiligte Personal während zweier Tage mit den Betriebsverhältnissen dieser Bahn vertraut gemacht worden war. Besonders verlangsamend wirkte auf die Beförderung

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:41 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

der Truppen der Umstand ein, daß die Strecken zum Teil eingleisig waren. So kam es, sagt H. L. W., ein preußischer Hauptmann, bei seiner Besprechung dieser Ereignisse, daß die erste Brigade bei Magenta schon im Feuer war, als die letzten Truppen noch „hinter ihren zusammengesetzten Gewehren" in Bodenbach lagen.

In diesem Feldzuge kamen auch die ersten Zerstörungen von Eisenbahnen in größerem Umfange vor, die hauptsächlich dem Zwecke dienten, beim Rückzug das Nachdrängen des Feindes zu verhindern. Als die Österreicher an die Dora Baltea vorgingen, fanden sie die Eisenbahn Vercelli—S. Germano an vielen Stellen zerstört vor. Einige größere Brücken waren von beiden kriegführenden Parteien zur Sprengung vorbereitet worden, doch kam es z. T. nicht zur Ausführung dieser Absicht. Beim Rückzuge der Österreicher in die Lomellina und an den Ticino, zerstörten sie die Bahn Vercelli—Mortara hinter sich, und der Führer des 1. Korps, Clam-Gallas, befahl zum Schutze seiner Flanke die Sprengung der wichtigen Eisenbahnbrücke bei Buffalora, die aber nicht ganz gelang. Auch die Chiese-Brücke bei Ponte S. Marco wurde am 12. Juni gesprengt, nachdem die Betriebsmittel, die auf der Strecke bei Bergamo gestanden hatten, über sie zurückgeführt worden waren.

Nicht unerwähnt bleiben darf auch der eigenartige Fall, daß die Eisenbahn in diesem Feldzuge zur Aufklärung vor der Front verwendet wurde. Auf der Strecke Peschiera—Mailand wurden zweimal mit Generalstabsoffizieren besetzte Lokomotiven vorgetrieben, und diese Offiziere stellten dabei die Stellung des Feindes fest.

Beim Friedenschluß spielten die Eisenbahnen insofern eine Rolle, als der dabei vereinbarte Gebietsaustausch auch eine Regelung der Rechtsverhältnisse der Eisenbahnen in diesem Gebiet nötig machte. Im Friedensvertrag wurden die Konzessionen für Eisenbahnen, die Österreich in dem abgetretenen Gebiet erteilt hatte, anerkannt und bestätigt; 220 km Eisenbahnen gingen mit der Gebietsabtretung an Sardinien über.

Für den Feldzug der deutschen Mächte gegen Dänemark 1864 wurde im Januar um Hamburg die preußische 6. und 13. Division zusammengezogen, die mit einer Kavalleriedivision, starker Artillerie, Kolonnen und Trains das 1. Korps des Bundesheeres unter dem Prinzen Friedrich Karl von Preußen bildeten. Die 13. Division versammelte sich bis zum 14. Januar in der Umgegend von Minden und wurde vom 19. Januar an von dort mit der Bahn nach Harburg befördert. Zur Versammlung hatten nur wenige Truppen die Eisenbahn benutzt, die überwiegende Mehrzahl war auf der Landstraße angerückt. Die Division umfaßte 517 Offiziere, 15 058 Mann, 4 583 Pferde, und 379 Fahrzeuge. Der Transport begann am 19. Januar 2^{15} Uhr in Minden und war am 24. Januar, 11 Uhr morgens in Harburg

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:41 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

beendet. Es waren dazu 42 Züge mit 2 282 Wagen nötig. Da die Cöln-Mindener und die Hannoverische Eisenbahn, denen die Ausführung des Transports oblag, nicht die genügenden Betriebsmittel zu seiner Erledigung besaßen, halfen ihnen die Bergisch-Märkische und die Rheinische Bahn mit Wagen aus. Außer durch die Entgleisung eines Wagens in Minden entstanden starke Verzögerungen dadurch, daß einzelne Truppen die zum Verladen festgesetzte Zeit erheblich überschritten. Gleichwohl erreichten die Züge mit einer Ausnahme das Ziel rechtzeitig. Der Fußmarsch würde etwa 16 Tage in Anspruch genommen haben, die Eisenbahnfahrt dauerte nur 6 Tage. Ähnlich ging der Transport der 6. preußischen Division vor sich. Sie wurde in Berlin (Anhalter und Hamburger Bahnhof), Stendal, Neustadt a. D., Angermünde, Friesack, Wittenberge und Wittenberg verladen. Die Betriebsmittel wurden von der Berlin-Potsdam-Magdeburger, der Magdeburg-Wittenberger, der Niederschlesisch-Märkischen, der Berlin-Anhalter und der Berlin-Hamburger Bahn gestellt. Die Beförderung dauerte 7 Tage; es wurden 53 Militärzüge abgefertigt.

Die österreichischen Truppen, die zusammen mit diesen beiden preußischen Divisionen die Bundesexekution gegen Dänemark durchführen sollten, waren ebenfalls mit der Eisenbahn nach Harburg befördert worden. Auch diese Transporte boten insofern besonderes Interesse, als dabei in verschiedenen Staaten gelegene Bahnen benutzt werden mußten. Schon im Dezember 1863 war zwischen Vertretern dieser Staaten und der beteiligten Bahnverwaltungen ein Abkommen getroffen worden, das die Truppentransporte nach Dänemark regeln sollte. Den Eisenbahnen wurde in diesem Abkommen eine Frist von fünf Tagen zugestanden, in der sie die Vorbereitungen für die Beförderung treffen sollten. Am 17. und 18. Dezember wurde eine Brigade in Prag verladen, die am 21. Dezember in Hamburg vereinigt war. Die übrigen österreichischen Truppen sollten nach den Abmachungen durch Bayern und Sachsen nach Norddeutschland befördert werden. Diese Staaten weigerten sich jedoch nachträglich, den Durchzug zu gestatten, und so wurde denn für diese Truppen — drei Brigaden mit Kavallerie, Artillerie, technischen Truppen und Trains — der Weg über Breslau und Wittenberg nach Hamburg gewählt. Die Beförderung begann am 21. Januar in Wien und Ungarn, und die Truppen erreichten zwischen dem 25. und 31. Januar Hamburg; zum Teil rückten sie sofort unter Benutzung der Holsteinischen Bahn bis Neumünster, Rendsburg und Nortorf vor. Insgesamt waren 693 Offiziere, 19 785 Mann, 5 079 Pferde und 673 Fahrzeuge in 46 Zügen befördert worden. Verspätungen kamen nur in unwesentlichem Maße, Unfälle gar nicht vor.

In den drei letzten Tagen des Januar wurden täglich 5 bis 6 Sonderzüge mit österreichischen Truppen abgefertigt, denen am 1. und 2. Februar

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:41 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

je 7 Sonderzüge mit preußischen Truppen folgten. Der öffentliche Verkehr wurde in dieser und der folgenden Zeit teils beschränkt, teils ganz eingestellt. Um die Schwierigkeiten, die diesen Transporten entgegenstanden, recht zu würdigen, muß man beachten, daß für die Bahnen Altona—Kiel und Rendsburg—Neumünster nur 22 Lokomotiven, 41 Personenwagen, 5 Postwagen, 8 Gepäckwagen, 7 vierachsige, 161 bedeckte und 124 offene zweiachsige Güterwagen vorhanden waren, von denen noch die in den Werkstätten zur Ausbesserung befindlichen Lokomotiven und Wagen abgezogen werden müssen. Da die Bahnhöfe Hamburg und Altona keine Schienenverbindung besaßen, war es nicht möglich, Betriebsmittel der übrigen deutschen Bahnen zur Aushilfe heranzuziehen. Dazu kam noch, daß die Bahn mit Ausnahme zweier kurzer Strecken eingleisig war. Zum Be- und Entladen der Züge waren an verschiedenen Stellen einstweilige Rampen errichtet worden. Sowohl der Eisenbahnverwaltung als der Heeresverwaltung ist für die Durchführung dieser Transporte hohes Lob zu spenden. Feldmarschall Wrangel richtete denn auch an die Eisenbahnverwaltung ein Anerkennungsschreiben.

Sowohl der preußische als auch der österreichische Generalstab hatten die ihnen zufallenden Vorbereitungen „in musterhafter Weise" getroffen. Genaue Vorschriften regelten den Verkehr zwischen den Kommandostellen des Heeres und den Dienststellen der Eisenbahnen; für die letzteren arbeiteten ihre Direktionen eingehende Anweisungen aus. Vom 15. Februar an verkehrten täglich 2 Sonderzüge von Altona bis Flensburg für die Truppentransporte und 2 Sonderzüge mit leeren Wagen in der Gegenrichtung. Vom 23. Februar an konnte auch ein Teil der noch im Bau begriffenen Nordschleswigschen Bahn bis Rothenburg bei Apenrade befahren werden, und die für Jütland bestimmten Truppenzüge wurden daher von Flensburg sofort nach Rothenburg weiter geleitet. Zum Betriebe dieser Strecken wurden 2 Lokomotiven aus Böhmen (!) herangeschafft; um sie von Hamburg nach Altona zu bringen, wurde ein besonders aus Hannover herbeigezogener Wagen verwendet, mit dem sie unter großen Schwierigkeiten und mit erheblichen Kosten auf der Straße von einem Bahnhof zum anderen befördert wurden.

Auch diese Transporte verliefen ohne Unfall. Ein Pulvertransport wurde freilich durch einen Brand, den ein heißgelaufenes Achslager verursacht hatte, schwer gefährdet, durch die Geistesgegenwart eines österreichischen Soldaten, der ihn mit einem Eimer Wasser löschte, aber noch gerettet. Bei einem eingeschneiten Zug spielte sich eine aufregende Szene ab: Die Soldaten, die die Zugbeamten für Dänenfreunde hielten, glaubten, daß der Zug böswilligerweise zum Stehen gebracht würde, und schossen auf die Bahnbeamten, glücklicherweise ohne Unheil anzurichten.

Generated on 2019-07-31 14:41 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Für die Geldwirtschaft der betroffenen Eisenbahnen waren die Truppentransporte und was mit ihnen zusammenhing von großer Bedeutung: die Altona-Kieler Bahn hatte allein im ersten Vierteljahr 1864 eine Mehreinnahme von 80 000 Talern gegenüber dem Vorjahre, wobei nicht außer acht gelassen werden darf, daß die Lazaretbedürfnisse und die Liebesgaben frachtfrei befördert wurden.

Ende des Jahres wurden die Truppen nach Beendigung des Feldzuges mit Hilfe der Eisenbahn wieder in die Heimat befördert.

II.

Daß die Bedeutung der Eisenbahnen für die Kriegführung mit der fortschreitenden Ausbreitung des Eisenbahnnetzes und der Erhöhung der Leistungsfähigkeit seiner einzelnen Strecken gewachsen ist, ist nur ein natürlicher Vorgang. Gleichwohl müssen die kriegerischen Ereignisse des Jahres 1866 als ein Markstein in der Mitwirkung der Eisenbahnen im Kriege bezeichnet werden, nicht nur weil die in diesen Feldzügen mit der Eisenbahn beförderten Truppen alle bisherigen ähnlichen Transporte an Zahl weit übertrafen, sondern weil auch in diesen Kriegen die Tätigkeit der Eisenbahnen einen weitergehenden Einfluß auf die militärischen Unternehmungen hatten als in den vorhergehenden Kriegen. Der preußisch-österreichische Feldzug von 1866 war der erste, bei dem für die Beförderung der Truppen auf den Kriegsschauplatz von beiden kriegführenden Mächten schon im Frieden eingehende Vorbereitungen getroffen worden waren, und das Ergebnis des Krieges für die militärische Seite des Eisenbahnwesens war die Feststellung, daß nur auf Grund solcher Vorbereitungen eine wirklich nutzbringende Verwendung der Eisenbahnen im Kriege möglich ist. Auf preußischer Seite hat sich das damals schon reich gegliederte Eisenbahnnetz besonders beim Aufmarsch als nützlich erwiesen, indem es ermöglichte, daß die preußischen Truppen den Vorsprung von sechs Wochen, den die Österreicher bei der Mobilmachung vor ihnen voraus hatten, wieder ausgleichen konnten, und für Österreich, das gleichzeitig gegen zwei Fronten zu kämpfen hatte, erwiesen sich die Eisenbahnen besonders deshalb als äußerst wertvoll, weil es nur mit ihrer Hilfe möglich war, je nach dem Verlauf der kriegerischen Ereignisse Truppen in kurzer Zeit von dem einen auf den anderen Kriegsschauplatz zu befördern.

1864 war in Österreich eine neue Instruktion für die Aufstellung von Militäreisenbahn-Transportbehörden ausgegeben worden. Als oberste Behörde für die Regelung militärischer Eisenbahntransporte wurde die „Zentralleitung für Transporte auf Eisenbahnen“ aufgestellt, die unter der Leitung eines Offiziers aus dem Generalquartiermeisterstab, wie der österreichische Generalstab vor dem Jahre 1865 hieß, aus Offizieren und Eisenbahnbeamten

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:41 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

bestand. „Linienkommissionen", die ebenfalls aus militärischen Mitgliedern und solchen aus dem Kreise der Eisenbahnbeamten bestanden, bildeten die Unterbehörden der Zentralleitung. Ähnlich wurden die Eisenbahntransportleitungen auf dem Kriegsschauplatze ausgestaltet, für die ebenfalls Linienkommissionen vorgesehen wurden.

Gegenüber dem Kriege von 1859 hatte Österreich im Jahre 1866 für den Kriegsschauplatz in Oberitalien den großen Vorteil, daß die Lücke Nabresina-Casarsa in der Eisenbahnverbindung Wien—Verona seit 1860 geschlossen war. Sehr wichtig war auch die neue Abzweigung von dieser Verbindung, die von Marburg nach Villach führte. In Tirol hatte sich jedoch gegen 1859 nichts Wesentliches geändert, ja, der Krieg verzögerte sogar noch die nahe bevorstehende Fertigstellung der Brennerbahn, deren Bau vier Monate unterbrochen werden mußte, weil der Tiroler Landsturm sich weigerte, ins Feld zu ziehen, ehe nicht die 4 000 italienischen Bauarbeiter, die an dieser Bahn beschäftigt waren, das Land verlassen hatten.

Für den Krieg gegen Preußen war die wichtigste Bahn die Strecke Wien—Bodenbach über Brünn und Prag mit der Abzweigung von Lundenburg nach Olmütz. Die Leistungsfähigkeit beider ließ aber viel zu wünschen übrig. Nach Galizien bestand nur die Verbindung über Oderberg nach Krakau, und als die Preußen im Verlaufe des Feldzugs von dieser Besitz ergriffen, war Galizien von Wien vollständig abgeschnitten und konnte nur über Kaschau, wo die Eisenbahn endigte, auf der Straße erreicht werden. Trotzdem haben die österreichischen Eisenbahnen dank den sorgfältigen Vorbereitungen die militärischen Unternehmungen gegen Preußen tatkräftig unterstützt.

Bereits am 15. April waren die Entwürfe für die Truppentransporte ausgegeben worden, auf Grund deren beide österreichischen Heere, das gegen Italien und das gegen Preußen, gleichzeitig aufmarschieren sollten. Politische Gründe führten aber eine Verzögerung in dem Vorgehen gegen Preußen herbei, und so begann denn, wie in den nochmals umgearbeiteten, am 25. April ausgegebenen Entwürfen vorgesehen, der Aufmarsch des Südheeres am 1. Mai. Er war am 19. Mai beendet. Am 20. Mai folgte dann, ebenfalls wie in dem am 11. Mai ausgegebenen Entwurf vorgesehen, der Beginn des Aufmarsches beim Nordheere, der bis zum 9. Juni dauerte. Schon Mitte Mai waren zwei Brigaden zur Deckung gefährdeter Strecken in Böhmen und Mähren bereitgestellt worden.

Mit den Transporten, die sich vom 1. bis 19. Mai zur Bildung des Südheeres nach Süden bewegten, kreuzten sich eine Anzahl anderer Transporte mit Truppen, die ihren Standort im Süden hatten und dem Nordheer zugeteilt waren. Im ganzen wurden in diesen 19 Tagen auf den Linien der Südbahn in beiden Richtungen 179 409 Mann, 7 386 Pferde, 917 Geschütze

Generated on 2019-07-31 14:41 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

und Fahrzeuge und 25 228 t Militärgüter in 427 Zügen befördert, sodaß auf den Tag eine Durchschnittsleistung von 22 bis 23 Zügen mit 9 440 Mann, 442 Pferden, 48 Geschützen und Fahrzeugen und 1 328 t Gütern kam. Auf der Nordbahn und der nördlichen Linie der Staatseisenbahngesellschaft umfaßten die Transporte in diesen Tagen ein Heer von 65 880 Mann, 7 074 Pferden und 648 Fahrzeugen, zu deren Beförderung 110 Züge nötig waren.

Der eigentliche Aufmarsch des Nordheeres vom 20. Mai bis 9. Juni machte die Beförderung von 191 513 Mann mit 28 641 Pferden, 4 280 Geschützen und Fahrzeugen und 15 174 t Militärgut erforderlich. Die Ausführung dieser Transporte fiel hauptsächlich der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn zu, in die alle anderen von den Truppen benutzten Strecken einmünden. Täglich verkehrten im Durchschnitt 21 bis 22 Züge nach Norden, die 9 120 Mann, 1 364 Pferde, 203 Geschütze und Fahrzeuge und 723 t Güter faßten. Die Kavallerie marschierte zum großen Teil auf der Straße, sonst wären die Eisenbahntransporte, bei denen das Verladen der Pferde bekanntlich besondere Schwierigkeiten macht, noch weit umfangreicher geworden.

In 40 Tagen waren zwei starke Feldheere zusammengezogen und mit allen Heeresbedürfnissen versehen worden, eine Leistung, die um so anerkennenswerter ist, als die sehr verwickelte Truppeneinteilung eine ebenso verwickelte Zusammenstellung der Züge erforderte.

Auf den Aufmarsch der Heere folgte eine Zeit, während der den Eisenbahnen im wesentlichen nur der Nachschub an Truppen und Verpflegungsgütern, sowie die Abförderung der Verwundeten zufiel. Auf der Südbahn wurden während dieser Zeit, d. i. vom 20. Mai bis zum 13. Juli, in beiden Richtungen 111 228 Mann, 12 967 Pferde, 2 430 Fahrzeuge und 43 401 t Militärgut befördert; auf der Nordbahn und der nördlichen Linie der Staatseisenbahngesellschaft umfaßten die Truppentransporte vom 10. Juni bis 6. Juli 30 700 Mann und 28 500 t Güter in der Richtung nach vorn und den Rücktransport von etwa 50 000 Kranken und Verwundeten.

Ein kleinerer Transport, der einem Truppenkörper die Teilnahme an einer in größerer Entfernung stattfindenden Schlacht ermöglichen sollte, fällt ebenfalls in diese Zeit: nämlich die Beförderung der Brigade Scudier am 23. Juni, die von Rovigo nach Verona geschafft wurde, um in der Schlacht bei Custozza mitwirken zu können. Damit wird der Übergang zu den großen strategischen Truppentransporten gebildet, die den Feldzug von 1866 auszeichnen.

Nach der Schlacht bei Königgrätz ließ Benedek das 10. Korps zum Schutze der bedrängten Hauptstadt abrücken und die übrigen Teile des Heeres in der Richtung nach Mähren zurückgehen. Das 10. Korps wurde zur Fahrt nach Wien am 8. Juli in Lettowitz verladen, wobei der Feind

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:42 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

schon stark nachdrängte. Gleichwohl gelang es, in 38 Stunden mit 20 Zügen 19 000 Mann, 880 Pferde, 220 Fahrzeuge und außerdem noch 3 000 Kranke, Verwundete usw. abzufördern. Das Ziel der Fahrt war für die Mehrzahl der Truppen Floridsdorf, eine Brigade wurde nach Lundenburg befördert, und die Kranken usw. wurden nach Brünn, Ungarn und Wien gebracht. Das 3. und das sächsische Korps, letzteres ohne eine Kavalleriedivision, die mittlerweile auf ihrer Rückwärtsbewegung Olmütz erreicht hatten, wurden vom 11. Juli an in Olmütz verladen. Täglich wurden 9 bis 10 Züge von je über 200 Achsen abgefertigt, so daß es möglich war, innerhalb $3\frac{1}{2}$ Tage die Truppen — 40 000 Mann, 4 100 Pferde, 700 Geschütze usw. — bei Wien zu vereinigen. Außerdem wurden noch 2 000 Kranke und große Mengen von Vorräten nach Wien und Ungarn abgefördert und zu gleicher Zeit etwa 1 000 Lokomotiven und 16 000 Wagen der böhmischen und sächsischen Eisenbahnen nach Ungarn abgefahren, damit sie nicht in die Hand des Feindes fielen und diesem die Benutzung der Eisenbahnen erleichterten. Mit großer Eile wurde auch der Rückmarsch der bei Lundenburg zurückgelassenen Brigade Mondel mit der Eisenbahn ausgeführt. Sie erhielt den Befehl dazu erst am 15. Juli abends, und um 1 Uhr nachts war sie bereits in 5 Zügen auf dem Wege über Gänserndorf nach Marchegg unterwegs. Ihr folgte eine Unmenge von Eisenbahnbetriebsmitteln, die in Preßburg vor den Preußen geborgen werden sollten.

Die Preußen hatten schon am 5. Juli von der Bahnverbindung Dresden —Turnau—Kralup—Prag—Pardubitz Besitz ergriffen und sie, wo sie zerstört war, wieder betriebsfähig gemacht, was für sie um so wertvoller war, als der gerade Weg von Dresden nach Prag durch die Festung Theresienstadt, die Verbindung Dresden—Josefsstadt—Pardubitz durch Königgrätz gesperrt war. Die Feldeisenbahnabteilungen entwickelten dabei eine so rege Tätigkeit, daß schon wenige Tage nach dem Einmarsch in Böhmen Züge über Reichenberg bis Turnau gehen konnten. Als das königliche Hauptquartier in Brünn einzog, fuhr auch schon die erste Lokomotive mit preußischen Beamten besetzt von Pardubitz her dort ein. Kurze Zeit danach wurde, wenn auch auf einem Umwege, die durchgehende Verbindung von Berlin bis Lundenburg hergestellt.

Die Mißerfolge in Böhmen gaben Österreich Veranlassung, so viel Truppen, wie irgend möglich, vom italienischen Kriegsschauplatz abzuberufen, um sie gegen Preußen zu verwenden, obgleich auch im Süden trotz der siegreichen Schlacht bei Custozza die Lage durchaus nicht derart war, daß dort Truppen ohne Besorgnis abgegeben werden konnten. Das 5. Armeekorps fuhr vom 9. bis 13. Juli mit der Bahn von Verona nach Bozen, von wo es, weil die Brennerbahn noch nicht fertig war, auf der Straße nach Innsbruck marschieren mußte. Vom 15. Juli an wurde es von dort in 47 Zügen

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:42 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

über Bayern nach Wien befördert. Im ganzen handelte es sich um den Transport von 25 000 Mann, 3 000 Pferden, 267 Geschützen usw. Erheblich umfangreicher waren die Transporte, die sich vom 13. bis 26. Juli auf den Strecken Wien—Triest, Villach—Marburg und Pragerhof—Kanizsa—Ödenburg nach Wien bewegten. Außer dem 9. Korps und zwei Brigaden des 7. Korps waren noch zu befördern: die Geschützreserve, Munitionskolonnen, eine Kavalleriebrigade, der Brückentrain und das Hauptquartier, so daß im ganzen 57 000 Mann, 10 500 Pferde, 2 000 Geschütze usw. in 118 Zügen verladen werden mußten. Dabei machte sich der Mangel an Betriebsmitteln sehr unangenehm bemerkbar. Diese waren nämlich infolge der Unterbrechung der Verbindung über Gänserndorf in Ungarn abgeschnitten und konnten deshalb nicht zu den Truppentransporten herangezogen werden. Nicht geringe Schwierigkeiten verursachte auch der Umstand, daß die von Villach und Görz ausgehenden Züge sich in Marburg auf der gleichen Strecke trafen; um die direkte Verbindung nach Wien nicht zu überlasten, mußten infolgedessen die Züge über Pragerhof und Ödenburg umgeleitet werden. Innerhalb 18 Tage war der größte Teil sowohl des Süd- als auch des Nordheeres bei Wien vereinigt.

Das Vertrauen, das die Regierung in die Verwaltung der Südbahn gesetzt hatte, war gerechtfertigt worden: hatte die Regierung doch die Friedensverhandlungen mit Preußen abgebrochen, weil sie hoffte, mit Hilfe der von Süden herbeigezogenen Truppen in Böhmen mit Erfolg auftreten zu können; ohne die Mitwirkung der Südbahn wäre es gar nicht möglich gewesen, die hierzu für nötig befundenen Truppen in Böhmen zu vereinigen. Daß die Unternehmung vom militärischen Standpunkt trotzdem fehlschlug, war nicht Schuld der Eisenbahnen.

Im letzten Teil des deutsch-österreichischen Feldzuges von 1866 wurden auf der Kaiserin-Elisabeth-Bahn und der Raaber Bahn alle Vorbereitungen getroffen, um die Verbindung Passau—Linz—Wien—Uj-Szöny —Ofen zu Flankenbewegungen des Heeres benutzen zu können; auch auf den Strecken Wartberg—Dioszeg und bei O-Szöny wurden Betriebsmittel zur Beförderung von Truppen nach Wien bereitgestellt. Doch wurden sie nicht gebraucht, weil das Heer bei Preßburg über die Donau ging.

Mittlerweile hatte sich gezeigt, daß die Friedensverhandlungen mit Italien nicht zu dem gewünschten Ziele führten, und es war deshalb nötig, auf dem südlichen Kriegsschauplatz mit mehr Nachdruck aufzutreten. Es begann daher am 29. Juli wieder die Abförderung von Truppen von Wien nach Oberitalien. An diesem Tage rückte eine Brigade mit 7835 Mann, 393 Pferden und 80 Geschützen usw. in acht Zügen von Wien über Salzburg nach Innsbruck ab; in den nächsten drei Tagen folgte der Brückentrain mit 2 348 Mann, 1 194 Pferden und 274 Fahrzeugen in 18 Zügen von

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:42 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Wiener-Neustadt nach Adelsberg. Die Haupttransporte begannen aber am 2. August auf der Südbahn, deren Verwaltung 36 Stunden Zeit zu ihrer Vorbereitung gegeben worden war. Dabei wurde das 5. und 9. Korps nach Görz, das 3. Korps nach Villach befördert, während das 2. Korps, dessen Ziel ursprünglich ebenfalls Görz gewesen war, wegen des mittlerweile mit Italien geschlossenen Waffenstillstandes unterwegs den Befehl erhielt, die Bahnfahrt in Graz zu beendigen. Benutzt wurden dabei die Strecken Wien-Neustadt—Graz—Marburg—Villach und Wien-Neustadt—Kanizsa—Pragerhof—Görz. Der Transport dauerte 15 Tage und umfaßte in 400 Zügen 155 808 Mann, 20 929 Pferde, 3 633 Geschütze und Fahrzeuge und 1 937 t Güter. Die Leistungsfähigkeit der beiden dabei benutzten Strecken galt damals mit 21 Zügen täglich in jeder Richtung für erschöpft; trotzdem wurde es möglich gemacht, täglich 27 bis 29 Züge durchzuführen. Für die Schwierigkeiten, welche dabei die besonderen Betriebsverhältnisse der Südbahn bereiteten, sei als Beispiel nur angeführt, daß die steilen Neigungen (bis 1 : 40) über den Semmering zu einer weitgehenden Teilung der Züge zwangen, so daß hier täglich 80 bis 90 Züge befördert werden mußten. Trotzdem gingen diese Transporte, wie alle anderen in diesem Feldzuge, ohne jeden Unfall vor sich.

Die österreichische Heeresverwaltung hatte für die Transporte in der Zeit von Anfang Mai bis Mitte August an die Eisenbahnverwaltungen 21 000 000 Gulden zu zahlen.

Auf preußischer Seite wurden zwar die Eisenbahnen auch in ausgiebiger Weise für den Aufmarsch des Heeres ausgenutzt, aber die Transporte waren doch nicht so umfangreich wie in Österreich. Auch hier kamen Truppentransporte zwischen den südwestdeutschen und dem böhmischen Kriegsschauplatze vor, aber auch diesen ist nicht die Bedeutung beizumessen wie denen zwischen Oberitalien und Wien, die auf österreichischer Seite vorgenommen wurden.

Am 8. Mai wurde die Mobilmachung befohlen und am 16. Mai begannen die größeren Truppenbewegungen.

Beim Aufmarsch des preußischen Heeres traten zum ersten Male die Behörden, die den Eisenbahnbetrieb im Kriege zu leiten haben, bei der Bewältigung größerer Truppentransporte in Tätigkeit. Sie hatten zwar schon 1864 bestanden, aber die damaligen Truppentransporte waren zu unbedeutend, als daß von einer wirklichen Erprobung hätte die Rede sein können. Ihre Tätigkeit begann mit der Beförderung des 5. und von Teilen des 6. Korps aus ihren Standorten in Posen und Schlesien an die Grenze. Nach eingehender Vorbereitung der Fahrordnungen im wechselseitigen Einvernehmen der Militär- und Eisenbahnbehörden begann die Beförderung der Truppen am 17. Mai; sie dauerte bis zum 29. Mai. Sie ging von Posen,

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:42 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Lissa, Glogau, Bojanowo und Rawitsch aus und hatte als Ziel Königszelt; vom 6. Korps wurden nur kleinere Teile nach Frankenstein und Neisse gebracht. Die Transporte umfaßten in 135 Zügen 1 170 Offiziere, 32 903 Mann, 8 854 Pferde und 867 Fahrzeuge. Sie zeichneten sich besonders durch die große Pünktlichkeit aus, mit der der Fahrplan eingehalten wurde; nur wenige Züge kamen mit geringer Verspätung am Ziel an. Hierüber wurde täglich an die Exekutivkommission berichtet, die in diesen Tagen zur Leitung des Eisenbahnwesens beim Großen Hauptquartier eingesetzt worden war. Ihr unterstand bei jedem Armeekommando eine mobile Linienkommission. Außerdem wurden die Feldeisenbahnabteilungen gegründet, auf deren Tätigkeit wir noch zurückkommen werden.

Gleichzeitig mit dem 5. und 6. Korps wurden Teile des 3. Korps von Brandenburg, Wittenberg und Angermünde über Berlin—Frankfurt a. O. in 44 Zügen nach Guben und das 4. Korps von Magdeburg, Halberstadt und Aschersleben in 68 Zügen nach Bitterfeld und Herzberg befördert. Das 1. und 2. Korps rückte ebenfalls mit der Bahn an, und zwar das 1. auf der Linie Königsberg—Kreuz—Frankfurt a. O.—Kohlfurt—Görlitz, das 2. über Berlin nach Herzberg. Die Transporte dauerten mit je 94 Zügen für jedes Korps vom 23. und 24. Mai bis zum 1. und 2. Juni. Die Truppen waren z. T. 40 Stunden in der Bahn. Vom 27. Mai bis 2. Juni wurde das 8. Korps in Stärke von 926 Offizieren, 30 747 Mann, 8 576 Pferden und 3 310 Fahrzeugen mit täglich 12 Zügen in 1½ Stunde Abstand insgesamt auf 6 114 Achsen aus seinen Standorten in der Rheinprovinz nach der Provinz Sachsen befördert. Die Züge fuhren mit einer Geschwindigkeit von etwa 22 km in der Stunde. Der Satz von 12 Militärzügen am Tage galt damals für das Höchstmaß des Möglichen. Der Transport wurde dadurch erschwert, daß die Westfälische Eisenbahn (Düsseldorf—Paderborn—Kassel) für das 7. Korps freigehalten wurden und die Beförderung des 8. Korps daher auf die Strecke Koblenz—Deutz—Oberhausen—Minden—Magdeburg—Halle verwiesen werden mußte. Trotzdem wurde die Bahnfahrt in wenig mehr als einem Viertel der Zeit zurückgelegt, die für den Marsch auf der geraden Verbindung zwischen der Rheinprovinz und Halle (415 km) nötig gewesen wäre. Bei dem Rücktransport dieses Korps aus Böhmen in die Heimat, der hier vorgreifend erwähnt werden soll, ist besonders bemerkenswert, daß die ganze Reise ohne jede Unterbrechung — Aufenthalte zur Verpflegung ausgenommen — zurückgelegt wurde und daß einzelne Truppen infolgedessen gegen 35 Stunden in der Eisenbahn zubrachten. An dem Transport nahmen nicht weniger als 5 Bahnverwaltungen teil: die Böhmische Westbahn, die Bayerische Ostbahn, die Bayerische Staatsbahn, die Hessische Ludwigsbahn und die Rheinische Bahn.

Mit den besprochenen Truppenbewegungen waren die Haupttrans-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:42 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

porte zunächst beendet; es folgte nur noch die nachträgliche Beförderung des Gardekorps nach Breslau zur Verstärkung der 2. Armee. Die Verladung begann am 13. und 14. Juni in Berlin und Potsdam, nachdem erst am 11. der Befehl dazu erteilt worden war. Infolge der kurzen Zeit zur Vorbereitung konnten die Fahrpläne nicht ganz ordnungsmäßig aufgestellt werden, gleichwohl gingen die Transporte selbst glatt von statten. Innerhalb 10 Tage war das Gardekorps mit etwa 1 154 Offizieren, 35 523 Mann, 9 334 Pferden und 939 Fahrzeugen bei Brieg versammelt; 85 Züge waren zum Transport nötig gewesen. Mit diesem Transport war die zweite Armee, vier Armeekorps stark, in Schlesien vereinigt. Die Zusammenziehung des preußischen Heeres im Jahre 1866 zeigt ein vollkommenes Bild eines sich mit Regelmäßigkeit und Ordnung, ohne Übereilung vollziehenden Aufmarsches und stellt allen, die bei der Vorbereitung und der Durchführung der Transporte beteiligt waren, ein glänzendes Zeugnis aus.

Wir wenden uns nunmehr zu den gleichzeitig sich abspielenden Ereignissen im Westen Deutschlands.

Bei den Transporten von Truppen des Manteuffelschen Korps, die am 19. und 20. Juni von Lüneburg und Celle nach dem Süden gingen, sind besonders bemerkenswert die Leistungen im Verladen der Truppen — 16 000 Mann, 3 000 Pferde und 240 Fahrzeuge — auf den nur ganz ungenügend ausgerüsteten Ausgangsbahnhöfen. Auf der Hannoverischen Südbahn von Hannover nach Cassel folgten sich in dieser Zeit Transporte der verschiedensten Truppen: am 13. bis 15. Juli kehrte die österreichische Brigade Kalik aus Schleswig auf dieser Strecke in die Heimat zurück. Einige Tage darauf folgten die hannoverschen Truppen, etwa 18 000 Mann stark, in unregelmäßigen Zügen, deren Ziel Göttingen war. Durch Zerstörung von Durchlässen, Versperren des Tunnels bei Münden und Aufreißen des Oberbaues wurde den nachdrängenden preußischen Truppen die Benutzung dieser Strecke erschwert, doch war sie am 24. Juni schon wieder betriebsfähig. An diesem Tage sollten 9 Züge je etwa 1 000 Mann von Göttingen nach Münden befördern. Wegen der Steigungsverhältnisse zwischen Göttingen und Darnsfeld mußten sie jedoch geteilt werden, so daß 18 Züge daraus wurden, die einander in halbstündigen Abständen folgten. Die Züge kehrten nach der Entleerung bis gegen Mittag sofort nach Göttingen zurück, um dort wieder beladen zu werden. Zu Mittag wurde jedoch der Rücktransport der Leerzüge eingestellt, weil diese zur Weiterbeförderung nach Cassel bereitgehalten werden sollten. Da aber die Strecke nach Cassel erst in der Nacht wieder fahrbar wurde, ergab sich auf dem kleinen Bahnhof Münden bald die unglaublichste Verstopfung. Trotzdem gingen die Transporte glatt von statten. In der Nacht begann dann die Beförderung der Truppen nach Cassel; da die Strecke eingleisig war, die leeren Züge

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:42 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

trotzdem aber zurückbefördert werden mußten, da ferner noch der Streckentelegraph für die Zwecke der Befehls- und Nachrichtenübermittlung des Heeres gebraucht wurde, so ergaben sich ganz außerordentliche Schwierigkeiten, die aber ebenso wie diejenigen am Tage vorher glücklich überwunden wurden. Noch viel schlimmer wurden die Verhältnisse am folgenden Tage, wo die Truppen infolge veränderter Pläne der Heeresleitung wieder nach Göttingen zurückbefördert werden mußten. Der Transport ging regellos, unter Außerachtlassung fast aller für die Stärke der Züge, die Besetzung der Bremsen u. dergl. geltenden Vorschriften, desungeachtet aber auch ohne Unfall vor sich.

Wie die Truppentransporte des Jahres 1866 alle bisherigen an Umfang übertrafen, so nahmen auch die Fälle, in denen die Eisenbahnen aus Gründen der Kriegführung zerstört wurden, in diesen Feldzügen eine Bedeutung an, die sie bisher nicht besessen hatten. Auf dem südlichen Kriegsschauplatz wurde am 23. Juni die eiserne Brücke, die die Strecke Rovigo—Ferrara über den Canale bianco überführt, gesprengt, um die österreichischen Truppen gegen das italienische Korps Cialdini in Ferrara zu decken. Als das Südheer dann nach der Donau abrückte, sprengte es 3 Brücken der Strecke Rovigo—Padua hinter sich, verbrannte eine Holzbrücke und sprengte eine eiserne Brücke auf der Strecke Treviso—Udine; die Sprengung eines Tunnels auf der Strecke Görz—Nabresina und einer steinernen Brücke auf der Strecke Udine—Görz wurden wenigstens vorbereitet.

Viel umfangreicher waren aber die Unterbrechungen von Eisenbahnen auf dem nördlichen Kriegsschauplatz. Gleich zu Anfang des Feldzuges, zwischen dem 23. und 28. Juni, wurden von den Österreichern eine Anzahl Weichselbrücken zerstört, um das Einrücken des Feindes ins eigene Land zu erschweren. Als Prinz Karl von Preußen in Böhmen vorrückte, wurde zwischen dem 18. Juni und dem 2. Juli auf der Strecke Reichenberg—Turnau—Kralup eine Einschnittstrecke auf 45 m Länge verbaut, der Oberbau auf dem Bahnhof Turnau abgebrochen und vier Brücken über die Elbe, die Iser und Moldau durch Abnehmen der Fahrbahn unbefahrbar gemacht. Beim Rückzug des Heeres von Königgrätz nach Olmütz wurde in der ersten Julihälfte bei Josefstadt eine Holzbrücke über die Elbe gesprengt, bei Chotzen wurde ein Tunnel gesperrt und die Wasserstation unbrauchbar gemacht, ferner wurden mehrere Holzbrücken auf den Strecken Wildenschwert—Olmütz und Prerau—Oderberg verbrannt. Ein Tunnel bei Blansko wurde gesprengt und auf der Linie Brünn—Lundenburg wurde das Gleis auf 240 m Länge abgebrochen und mehrere Brückenfelder von 12 m Spannweite zerstört. Auch die Brigade Mondel zerstörte bei ihrem Rückzug, als sie am 16. und 18. Juli dem vorausgegangenen Hauptteil des Heeres folgte, eine Anzahl Kunstbauten der Eisenbahn. Um die Festung Olmütz für die

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:42 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Verteidigung instand zu setzen, mußte vor Fort 7 eine Steinbrücke gesprengt werden. Endlich gelang es der Besatzung von Theresienstadt am 28. Juli im Rücken des preußischen Heeres auf der Strecke Turnau—Kralup, die damals von den Preußen betrieben wurde, die Elbebrücke bei Neratowitz zu sprengen.

Infolgedessen hatten die auf preußischer Seite gegründeten Feldeisenbahnabteilungen eine lebhafte Tätigkeit zu entfalten. Auch in Österreich hatte das Kommando der Nordarmee die Bildung einer Feldeisenbahnabteilung beantragt. Das Kriegsministerium lehnte aber diesen Antrag ab und ordnete an, daß die ihr zugedachten Aufgaben von den Unterhaltungskräften der betreffenden Eisenbahn ausgeführt werden sollten. In Preußen wurden aber durch Allerhöchste Kabinettsorder vom 25. Mai und vom 1. Juni erst die Bildung von zwei, dann einer dritten Feldeisenbahnabteilung angeordnet. Damit wurden in Europa die ersten Eisenbahntruppen aufgestellt, von deren Tätigkeit wir genaue Kunde haben; denn von den tatsächlich ersten Eisenbahntruppen, die Frankreich im Jahre 1859 kurz vor der Schlacht bei Magenta ins Leben gerufen hatte, ist leider, wie schon erwähnt, nichts bekannt geworden. Die in Amerika während des Bürgerkriegs zwischen Süd- und Nordstaaten aufgestellten Eisenbahntruppen, die den preußischen Feldeisenbahnabteilungen zeitlich noch vorausgingen, werden bei der späteren Besprechung dieses Krieges noch eingehend behandelt werden.

Die Feldeisenbahnabteilung Nr. 1 führte bei Beginn des Krieges zunächst einige Ausbesserungen auf den Strecken Görlitz—Löbau—Dresden und Löbau—Zittau aus. Dann fiel ihr die Wiederherstellung der Strecke Zittau—Reichenberg—Turnau zu, deren Zerstörung durch die Österreicher schon beschrieben worden ist. Am 29. Juni war die Strecke wieder fahrbar. Die Wiederherstellung des Bahnhofs Turnau dauerte aber bis zum 14. Juli, schon vor Beendigung dieser Arbeiten hatte sich ein Teil der Abteilung der Linie Turnau—Liebstadtl zugewandt und sich dort am 3. Juli mit der Feldeisenbahnabteilung Nr. 3 vereinigt, mit der sie sich nun in die Wiederherstellungsarbeiten teilte. Die durch die Beseitigung der Fahrbahn unbrauchbar gemachte Iserbrücke bei Podol wurde wieder befahrbar gemacht, ebenso die Iserbrücken bei Backoven und die Elbbrücke bei Neratowitz. Die bedeutendste Arbeit war aber die Herstellung des 14 m hohen Viadukts bei Königinhof, die zwei Wochen dauerte. Auch die an zehn Stellen durch Aufreißen des Oberbaues unbefahrbar gemachte Linie Leipzig-Hof wurde von der Abteilung Nr. 1 wieder instand gesetzt. Nach Beendigung dieser Arbeit mußte die Elbbrücke bei Neratowitz nochmals wiederhergestellt werden; sie war nämlich trotz des Waffenstillstandes durch einen Ausfall aus Theresienstadt in der Nacht zum 28. Juli nochmals zerstört worden.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:42 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Da jedoch die Friedensverhandlungen bereits im Gange waren, wurde über die zerstörte Öffnung nur ein Fußsteg gelegt, der auch von Kaiser Wilhelm bei seiner Rückkehr in die Heimat am 4. August benutzt wurde.

Die Feldeisenbahnabteilung Nr. 2 wurde der Elbarmee zugeteilt. Hier wurden bei Einleitung der kriegerischen Unternehmungen am 15. Juni bei Röderau und Riesa von sächsischer Seite die Weichen herausgerissen, die die Verbindung mit den preußischen Gleisen herstellten; in der Nacht wurde dann weiter die Riesaer Elbbrücke durch Abbrennen zweier Landpfeiler teilweise zerstört. Mit den preußischen Truppen rückte auch sofort die Feldeisenbahnabteilung Nr. 2 in Sachsen ein und stellte die Gleise und die Brücke wieder her. Da es sich bei der Brücke nur um die Flutöffnungen handelte, gingen die Arbeiten rasch von statten, so daß am 20. Juni der Betrieb wieder aufgenommen werden konnte, der durch die „Königlich Preußische Betriebskommission für die im Königreich Sachsen okkupierten Eisenbahnen" geleitet wurde.

Auch auf den sonstigen sächsischen Bahnen waren eine Anzahl zerstörter Brücken durch die preußischen Truppen wieder herzustellen, ehe der Betrieb wieder aufgenommen werden konnte.

Am 3. Juli fuhr die Feldeisenbahnabteilung Nr. 2 zur Mainarmee ab; hier hatte sie bei Burghausen an der Strecke Bebra—Hünfeld, bei Wernshausen an der Werrabahn, in und bei Fronhausen an der Main-Weser-Bahn, später auch auf der Main-Neckar-Bahn und der Taunusbahn Wiederherstellungsarbeiten auszuführen. Zum Schutze von Frankfurt und Darmstadt entfernte sie auf der Taunusbahn bei Hattersheim, auf der Main-Neckar-Bahn bei Bickenbach und auf der hessischen Ludwigsbahn bei Groß-Gerau den Oberbau. Dies sind die einzigen drei Fälle im Laufe des Feldzuges, wo eine der preußischen Eisenbahnabteilungen Zerstörungsarbeiten auszuführen hatte; sonst fiel ihnen infolge des siegreichen Vordringens der Truppen allenthalben die Wiederherstellung der vom Feinde zerstörten Strecken zu.

Beim Betriebe besetzter Bahnen wirkte die Abteilung Nr. 2 ebenso wie die Nr. 1 mit. Endlich hatte sie noch eine Anzahl Arbeiten auf der Bahn Darmstadt—Gemünden—Würzburg auszuführen, wo die ansässige Bevölkerung immer neue Zerstörungen vornahm.

Die Tätigkeit der Feldeisenbahnabteilung Nr. 3 bei Liebstadtl ist schon erwähnt worden. Hieran schlossen sich die Arbeiten zur Wiederherstellung der Strecke nach Königinhof und Brünn. Die Strecke Pardubitz – Kolin war bereits auf Veranlassung der Exekutivkommission des Großen Hauptquartiers instand gesetzt worden. Da die Festungen Königgrätz und Theresienstadt die Verbindungen Pardubitz—Görlitz und Prag – Bodenbach—Dresden sperrten und der Bau von Umgehungsbahnen wegen des Mangels an Zeit und Arbeitskräften nicht möglich war, mußte die Strecke

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:42 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Prag—Kralup—Turnau—Görlitz—Dresden, die mehrfach zerstört war, für die Verbindung nach rückwärts ausgenutzt werden; die Wiederherstellungsarbeiten an ihr dauerten bis zum 18. Juli. Eine größere Arbeit war noch der Wiederaufbau der Thaya-Brücke bei Lundenburg, der durch Hochwasser so aufgehalten wurde, daß er bei Eintritt des Waffenstillstandes noch nicht beendet war. Auch die sonstigen Arbeiten, die diese Abteilung noch an der Linie Oderberg –Prerau ausführte, kamen den kriegerischen Ereignissen selbst nicht mehr zugute, erleichterten aber den Rücktransport der preußischen Truppen in die Heimat.

Die Friedensverträge, die Österreich mit Preußen und Italien abschloß, beschäftigten sich eingehend mit Eisenbahnfragen. Für den Rückmarsch in die Heimat wurde den preußischen Truppen die uneingeschränkte Benutzung der Eisenbahnen in dem von ihnen besetzten Gebiet eingeräumt, nur ein Zug täglich wurde auf jeder Strecke für den öffentlichen Verkehr freigegeben. Sowohl gegenüber Preußen als auch gegenüber Italien übernahm Österreich die Verpflichtung zur Herstellung einiger Eisenbahnverbindungen bis an die Grenze, insbesondere sollte auch die Fertigstellung der Brennerbahn beschleunigt werden, und auch die Eigentumsverhältnisse der Eisenbahnen in dem abgetretenen Gebiet in Oberitalien bedurften besonderer Regelung.

III.

Von allen Kriegen, die bis jetzt seit dem Bestehen der Eisenbahnen geführt worden sind, dürfte der deutsch-französische Krieg von 1870/71 der sein, bei dem die größten Truppenmengen mit der Eisenbahn befördert worden sind. Die vor dem Feldzuge von 1866 in Preußen für den Aufmarsch des Heeres getroffenen Vorbereitungen hatten sich wohl bewährt, sie konnten daher zur Grundlage der Vorbereitungen für einen zukünftigen Feldzug gemacht werden. Da die bald nach Beendigung dieses Krieges eintretende Verstimmung zwischen Preußen und Frankreich erneute kriegerische Verwicklungen für die nächste Zeit in Aussicht stellte, wurden die Pläne für einen Aufmarsch des deutschen Heeres an der Westgrenze mit Nachdruck bearbeitet. Erschwerend stand der Lösung dieser Aufgabe der Umstand entgegen, daß das Eisenbahnnetz Deutschlands damals in 50 einzelne, unter getrennter Verwaltung stehende Netze zerfiel; die Bahnen waren meist Privatbahnen, die staatliche Aufsicht übten neun verschiedene Ministerien aus. Gleichwohl waren alle Pläne für den Aufmarsch so gut vorbereitet, daß am zweiten Mobilmachungstage die Verfügungen über die Beförderung der preußischen Truppen an die Westgrenze den zuständigen Behörden ausgehändigt werden konnten. Nachdem sich gezeigt hatte, daß Süddeutschland sich dem Vorgehen Preußens gegen Frankreich

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:42 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

anschloß, wurden die preußischen Bestimmungen auf die süddeutschen Eisenbahnen sinngemäß übertragen.

Am ersten Mobilmachungstage traten die Behörden für die Regelung und Leitung der Militärtransporte auf Grund der schon in den Jahren 1861 und 1867 erlassenen Dienstvorschriften in Tätigkeit, und zwar die Exekutivkommission mit den 13 ihr unterstellten Linienkommissionen und die Etappeninspektionen und -kommandanturen.

Für den Aufmarsch gegen Österreich hatte jedem Korps eine besondere Eisenbahnlinie zugewiesen werden können; 1870 war das nicht mehr möglich, namentlich, weil sich die Zahl der Korps beträchtlich erhöht hatte: 13 norddeutsche und 3 süddeutsche Korps mußten an die Westgrenze befördert werden. Hierfür standen in Norddeutschland sechs Linien (A bis F) mit vier Anschlußlinien (G bis K) zur Verfügung.

Die Hauptstrecken waren die folgenden:

A. Frankfurt a. O.—Berlin—Stendal—Hannover—Dortmund—Cöln—Bingerbrück—Neunkirchen;

B. Leipzig (Harburg)—Kreiensen—Unna—Letmathe—Wetzlar—Oberlahnstein—Mosbach bei Biebrich;

C. Berlin—Jüterbog—Halle—Cassel—(Erfurt—Cassel)—Frankfurt—Mannheim—Homburg;

D. Dresden—Leipzig—Erfurt—Bebra—Fulda—Frankfurt a. M.—Kastel;

E. Posen—Görlitz—Leipzig—Würzburg—Mainz—Landau;

F. Bünde—Rheine—Münster—Düsseldorf—Cöln—Stollberg—Aachen und Kall.

Von diesen war nur die Linie C vollständig, A und E zum großen Teil zweigleisig. Die Linien G bis K dienten zur Zuführung der Truppen aus den nördlichen und östlichen Provinzen an die Hauptstrecken.

Für Süddeutschland kamen drei Verbindungen in Frage:

I. Schwandorf — Irrenlohe — Nürnberg — Heidingsfeld — Mosbach — Heidelberg;

II. München — Augsburg — Nördlingen — Goldshöfe — Crailsheim — Jagstfeld — Meckesheim;

III. München—Augsburg — Ulm — Stuttgart — Mühlacker — Bruchsal.

Nach Lage der Endbahnhöfe fiel das Aufmarschgebiet etwa in die Linie Neunkirchen—Landau—Rastatt. Da die Linien B, D, F nicht bis an diese Linie heranreichten, zudem eingleisig und deshalb weniger leistungsfähig waren, wurde ihnen nur je ein Korps zugewiesen, während die zweigleisigen Linien zwei und drei Korps befördern mußten. Als Tagesleistung

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:42 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

für eine eingleisige Strecke waren 12, für eine zweigleisige Strecke 18 Züge von je 100 Achsen festgesetzt.

Die Transporte begannen am 23. Juli abends; am 3. August, dem 19. Mobilmachungstage, dem 11. Tage des Aufmarsches, waren die drei Armeen versammelt, allerdings noch ohne die zweiten Staffeln ihrer Kolonnen und Trains. Anschließend daran wurden noch das 1., 2. und 6. Korps, die aus politischen Gründen zurückgehalten worden waren, an die Grenze befördert. Im ganzen waren auf den norddeutschen Hauptstrecken 1 338 Züge mit 127 280 Achsen gefahren worden, sie nahmen 17 010 Offiziere, 493 189 Mann, 144 636 Pferde und 14 857 Geschütze und Fahrzeuge auf. Die süddeutschen Linien hatten in 182 Zügen 2 289 Offiziere, 62 821 Mann, 17 245 Pferde und 2 026 Geschütze und Fahrzeuge an die Grenze gebracht.

Natürlich waren bei diesen Riesentransporten Reibungen und Hemmungen nicht ganz zu vermeiden. Zum Teil wurden sie dadurch hervorgerufen, daß die Ausschiffungspunkte der Linien A und C, weil man feindliche Bedrohung fürchtete, rückwärts nach Bingen und Mannheim verlegt wurden. Diese Schwierigkeiten wurden jedoch schnell überwunden. Die Beförderung der nachträglich erst ausrückenden Truppenteile, der 11. Division und des 2. Korps, erlitten dadurch erhebliche Störungen, daß sie sich mit den ersten Transporten von Verwundeten und Gefangenen kreuzten, die nach den Schlachten von Weißenburg, Wörth und Spichern nach rückwärts befördert wurden, was bei Aufstellung des Fahrplans nicht hatte berücksichtigt werden können. Die mit 40 Stunden vorgesehene Dauer der Reise erhöhte sich dadurch bei den letzten Zügen auf 90 Stunden. Beim Gardekorps verspätete sich, allerdings erst beim 117. Zuge, die Abfahrt um 3½ Stunden, und die Verspätung erhöhte sich unterwegs auf 11 Stunden. Im übrigen kamen Unregelmäßigkeiten kaum vor. Der einzige größere Unfall bestand in der Entgleisung eines Zuges bei Wallhausen am 27. Juli, bei der vom Infanterieregiment Nr. 27 sieben Mann getötet, 52 – zum Teil schwer – verletzt wurden.

Auf französischer Seite wurden drei Linien für den Aufmarsch benutzt:

1. Paris—Châlons—Frouard—Straßburg und Metz;
2. Paris—Troyes—Chaumont—Chalindrey—Mühlausen—Straßburg;
3. Paris—Soissons—Reims—Mézières—Diedenhofen—Metz.

Von diesen waren die erste und die dritte, letztere mit Ausnahme des letzten Stücks von Mézières an, zweigleisig, während die zweite teils ein-, teils zweigleisig war. Von den Militärbehörden waren im Frieden für die Beförderung der Truppen an die Ostgrenze keine Vorbereitungen getroffen worden, infolgedessen war auch die Verwaltung der Ostbahn nicht

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:42 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

in der Lage gewesen, ihrerseits die Transporte in ausreichender Weise vorzubereiten, wenn sie auch mit Aufstellung der Fahrpläne sofort bei Ausbruch der politischen Zwistigkeiten begonnen hatte. Am 15. Juli erhielt die Eisenbahnverwaltung die erste amtliche Nachricht vom Kriegsministerium, daß der Krieg angebrochen war. Ihre Dienststellen erwiesen sich als so außerordentlich umsichtig und rührig, daß schon am nächsten Tage die Beförderung der Truppen an die Grenze beginnen konnte. In der Zeit vom 16. bis 26. Juli wurden dann auf den drei genannten Linien 186 620 Mann, 32 410 Pferde, 4 157 Fahrzeuge in 594 Züge an die Ostgrenzen befördert. In den nächsten neun Tagen folgten ihnen noch über 113 000 Mann, 32 000 Pferde und 6 800 Fahrzeuge. Diese Transporte sind zwar sehr nennenswerte Leistungen und geben ein Bild von der Aufgabe, die der Eisenbahn beim Aufmarsch des französischen Heeres zufiel. Sie dürfen aber nicht so beurteilt werden, als ob in diesen wenigen Tagen ein Heer von der genannten Stärke an der Grenze kampfbereit zusammengezogen worden wäre. Denn manche Truppen wurden unterwegs umgeladen und erscheinen daher in den Berichten der Eisenbahnverwaltung doppelt. Andererseits fehlte den Truppen noch häufig die nötige Feldausrüstung, und endlich hatten sie noch bei weitem nicht alle die volle Kriegsstärke, weil sie in den Standorten das Eintreffen der Verstärkungsmannschaften nicht abgewartet hatten. Die mangelhafte Mannszucht der Truppen trug viel zur Erschwerung der Transporte bei, ebenso der Umstand, daß viele Truppenteile in anderer als der angesagten Stärke und unpünktlich auf den Verladebahnhöfen eintrafen. Hierbei war ein Zuspätkommen ebenso störend wie verfrühtes Anrücken, denn im letzten Fall versperrten die Truppen die Bahnsteige und Bahnhofsvorplätze, die für andere Transporte nötig gebraucht wurden. Bitter rächte sich auch die allen französischen Behörden durch jahrelange Gewöhnung anerzogene Unselbständigkeit, die sie stets auf Befehle und Anweisungen von oben warten ließ und jede selbständige Entschließung der unteren Behörden lahmlegte. Wenn aber alle diese Mängel, die auch von sachkundigen französischen Schriftstellern richtig erkannt wurden, der zweckmäßigen Ausnutzung der Eisenbahnen hindernd im Wege standen, so muß doch anerkannt werden, daß die Eisenbahnverwaltungen bedeutendes geleistet haben und daß die Schuld an den mancherlei auftretenden Mängeln fast ausschließlich auf seiten der Regierung und der Heeresleitung lag, während die Verwaltungen der Eisenbahnen, die ausschließlich Privatunternehmungen waren, das denkbar Möglichste leisteten.

Schwere Schäden traten auch dadurch ein, daß an den Zielstationen das Entladen nicht schnell genug vor sich ging; insbesondere Vorräte aller Art blieben oft längere Zeit in den Eisenbahnwagen, die infolgedessen nicht nur die Gleise versperrten, sondern auch für die folgenden Transporte nicht

Generated on 2019-07-31 14:42 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

verfügbar waren. Auch die Truppen weigerten sich häufig, die Züge zu verlassen, weil sie keine Befehle hatten, wohin sie sich dann wenden sollten.

Bei allen diesen Schwierigkeiten ist es ein glänzendes Ergebnis, daß auf der Ostbahn nur zwei Zusammenstöße vorkamen, bei welchen nur 63 Mann verletzt wurden.

Während die Eisenbahnen Deutschlands infolge des siegreichen Vordringens der Truppen im weiteren Verlauf des Krieges nur für den Nachschub an Truppen, Verpflegungs- und sonstigen Vorräten, sowie für den Rücktransport von Verwundeten, Kranken und Gefangenen in Frage kamen, mußten die Eisenbahnen Frankreichs, weil auf dem Kriegsschauplatz gelegen, auch in anderer Weise an den militärischen Unternehmungen teilnehmen. Es kamen eine ganze Anzahl Truppenbeförderungen von einem Teil des Kriegsschauplatzes auf den anderen vor, und die Zerstörung der Eisenbahnen einerseits und ihre Wiederherstellung andererseits als Begleiterscheinung der Kriegführung spielte eine wichtige Rolle im Laufe der kriegerischen Ereignisse. Wir beschränken uns hier darauf, auf diese Ereignisse kurz hinzuweisen.

Die Franzosen hatten bei ihrem Rückzug an vielen Stellen kleinere und größere Zerstörungen an den Eisenbahnen vorgenommen, so daß diese für die nachdrängenden Deutschen nicht ohne weiteres benutzbar waren. Außerdem wurden die nach Frankreich hineinführenden Linien an vielen Stellen durch Festungen gesperrt, deren Belagerung noch andauerte, während das Heer bereits über die Festungen hinaus vorgegangen war. Trotzdem wurde durchgesetzt, daß allen Heeresteilen durch die französischen Eisenbahnen eine genügende Verbindung nach rückwärts gesichert wurde. Aber nicht nur zum Nachschub von allem, was ein im Felde stehendes Heer aus der Heimat beziehen muß, wurden die französischen Eisenbahnen von den Deutschen benutzt, sondern auch in zahlreichen Fällen zur Beförderung von Truppen von einem Teile des Kriegsschauplatzes zum anderen. Diese Transporte wurden durch den Mangel an Betriebsmitteln stark beeinträchtigt; sie wurden aber trotzdem so durchgeführt, daß dadurch an vielen Stellen eine wirksame Unterstützung von Heereskörpern, die zur Erfüllung ihrer Aufgabe zu schwach waren, durch verfügbare Truppen anderer Heereskörper ermöglicht wurde.

Für die baulichen Arbeiten, die vor der Wiederaufnahme des Verkehrs an den vom Feinde zerstörten Strecken ausgeführt werden mußten, waren dem deutschen Heere 5 Feldeisenbahnabteilungen (vier preußische, je eine bei jeder Armee und eine zur Verfügung des Großen Hauptquartiers, und eine bayerische) zugeteilt. Insgesamt wurde ein vom Feinde geräumtes Eisenbahnnetz von etwa 4 000 km Länge von den Deutschen wieder betriebsfähig gemacht und betrieben. Nicht unerwähnt dürfen auch die beiden

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:42 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Neubaustrecken bleiben, die von den Deutschen in Frankreich angelegt wurden: die 37 km lange Umgehungsbahn bei Metz von Remilly nach Pont-à-Mousson, deren Bau 40 Tage dauerte, und die 5 km lange Strecke zur Umgehung des gesprengten Tunnels von Nanteuil.

Die Leitung des Eisenbahnbetriebs wurde den vier Linienkommissionen übertragen, die ihrerseits der Leitung der Exekutivkommission für Eisenbahntransporte im Großen Hauptquartier unterstellt waren; diese Kommission bestand aus dem Chef der Eisenbahnabteilung des Großen Generalstabs und einem Vertreter des preußischen Handelsministeriums. Für die Einrichtung und Unterhaltung des Betriebes unterstanden der Exekutivkommission außerdem 5 Eisenbahnbetriebskommissionen.

Für das französische Heer spielten die Eisenbahnen fast noch eine wichtigere Rolle als für das deutsche. Die Benutzung der Eisenbahnen für militärische Zwecke litt sehr unter der Verständnislosigkeit der Kommandostellen, deren Befehle und Anordnungen in vielen Fällen so gefaßt waren, daß selbst bei der größten Bereitwilligkeit auf seiten der Eisenbahnverwaltungen ihre Durchführung kaum oder gar nicht möglich war. Außer zur Anförderung der Verpflegungs- und sonstigen Heeresbedürfnisse wurden die Eisenbahnen zu einer großen Zahl von Transporten zu strategischen Zwecken ausgenutzt. So wurde z. B. zur Schlacht bei Wörth eine Division von Mülhausen mit der Eisenbahn herangezogen, die zu Fuß erst 7 bis 8 Tage später hätte eintreffen können. Freilich gelang es ihr trotz der durch den Eisenbahntransport verursachten Beschleunigung nicht, in die Schlacht einzugreifen. Auch beim Rückzug nach dieser Schlacht fiel der Eisenbahn ein Transport von 5 bis 6 000 Mann Stärke zu. Unmittelbar nach der Schlacht bei Spichern wurde das 6. Korps mit 13 Zügen aus dem Lager von Châlons nach Metz befördert. Unterwegs traf ein Gegenbefehl ein, der aber, nachdem die Truppenzüge wieder umgekehrt waren, widerrufen wurde, so daß am 9. August die Transporte nach Metz wieder begannen: vom 9. bis 13. August wurden in 40 Zügen 30 515 Mann, 2 296 Pferde und 225 Fahrzeuge befördert. Ein Teil dieser Züge mußte aber wegen des Gangs der kriegerischen Ereignisse nochmals umkehren, ehe sie ihr Ziel erreicht hatten.

Der Rückzug Mac Mahons auf Châlons erfolgte ebenfalls mit Hilfe der Eisenbahn; Ausgangspunkt der Transporte war Neufchâteau; der größte Teil des Heeres reiste auf dem Wege über Bologne und Blesme. Ein kleinerer Teil mußte, weil die nachdrängenden deutschen Truppen die Eisenbahn bedrohten, den Umweg über Paris einschlagen. Im ganzen wurden dabei 50 000 Mann Infanterie, 12 000 Pferde und 1300 Geschütze und Wagen befördert.

Hohe Anforderungen stellten auch die Ereignisse bei Sedan an die

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:42 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

französischen Eisenbahnen. In den letzten August- und den ersten Septembertagen wurde das 13. Korps des Generals Vinoy von Paris über Soissons-Laon-Hirson nach Charleville befördert. Kaum waren jedoch die ersten Truppen entladen und in der Richtung auf Sedan vorgeschoben, als die Nachricht von der Schlacht am 1. September eintraf und deshalb der Rückzug befohlen wurde. Hauptsächlich der Eisenbahn hatte es der General Vinoy zu danken, daß er sein Korps trotz des nachdrängenden Feindes unversehrt nach Paris zurückbrachte. Gleichzeitig mit diesen Transporten wurden auf der Nordbahn vom 6. bis 8. September in 135 Zügen 43 000 Mann Flüchtlinge von Sedan und der weiteren Umgebung mit über 13 000 Pferden nach Paris befördert. Berücksichtigt man, daß die Bahnhöfe sehr eng waren, daß viele Strecken nur ein Gleis hatten, daß z. B. die Strecke Vervins–Hirson zwar fertiggestellt, auf ihr der Betrieb aber noch nicht eröffnet war, daß die Betriebsmittel nur schwer beschafft werden konnten, daß endlich die militärischen Anordnungen häufig vom betriebstechnischen Standpunkte aus vollständig verfehlt waren, so sind das ganz außerordentliche Leistungen.

Nur flüchtig erwähnt sei der Transport von zwei Divisionen des neugebildeten 15. Korps von Salbris über Vierzon und Tours nach Blois und Vendôme vor der Schlacht bei Coulmiers, ferner der Transport des Korps Crouzat von Chagny nach Gien-sur-Loire, welch letzterer ohne alle vorherige Ankündigung innerhalb 36 Stunden mit 50 Zügen vor sich gehen mußte.

Mitte Dezember entschloß sich die französische Heeresleitung, nochmals einen Vorstoß nach Osten zu wagen und bestimmte dazu das 18. und 20. Korps von der Loire-Armee, das 24. Korps, das bei Lyon stand, und später auch noch das 15. Korps von der Loire-Armee. Diese vier Korps sollten auf den Strecken der Paris-Lyon-Gesellschaft verladen und in der Richtung auf Besançon befördert werden. Die Strecken, die für den Transport ausersehen wurden, waren dazu vollständig ungeeignet; vor allem fehlte es an den nötigen Betriebsmitteln, und große Störungen traten dadurch ein, daß die Heeresleitung die Eisenbahnzüge zugleich als Unterkunftsräume für die Truppen selbst, sowie als Speicher für den Verpflegungsbedarf verwendete. Die Transporte erlitten infolgedessen auch namhafte Verzögerung; manche brachten 3 bis 4 Tage an einer Stelle zu; trotzdem verließen die Truppen die Züge nicht, weil die Führer glaubten, die Fahrt könne jeden Augenblick fortgesetzt werden. Andere legten im Durchschnitt täglich nur 44 km zurück. Wenn dieser erneute Vorstoß scheiterte, so liegt der Grund dafür zum großen Teil an der Verzögerung im Eintreffen der Truppen an den Ausschiffungsplätzen. Die Schuld daran ist aber nicht der Eisenbahn zuzuschreiben, die auch hier das Menschenmögliche leistete, sondern den verkehrten Anordnungen der Truppenführer, die häufig, wenn die Eisen-

Generated on 2019-07-31 14:42 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

bahnen alle Anordnungen getroffen hatten, Ziel und Abfahrt der Truppen änderten. Noch deutlicher kamen diese Verhältnisse zum Ausdruck bei der Beförderung des 19. Korps von der Strecke Cherbourg—Caen nach Flers.

Erwähnt sei auch die Verwendung der Pariser Gürtelbahn für strategische Zwecke während der Belagerung. Hier sei nur ein Transport von 20 000 Mann in der Nacht vom 20. zum 21. Dezember genannt, weil dieser dadurch erschwert wurde, daß weder der Zug noch die Strecke beleuchtet sein durfte. Trotzdem ging der Transport ohne Unfall vor sich. Auch insofern spielten die Eisenbahnen eine wichtige Rolle bei der Belagerung von Paris, als es nur mit ihrer Hilfe möglich gewesen war, Paris so mit Lebensmitteln zu versorgen, daß es eine viermonatliche Belagerung auch halten konnte. Sowohl bei der Anförderung dieser Vorräte, als auch bei den Truppentransporten, die zum Entsatz von Paris herangezogen wurden, und den Lebensmitteltransporten, die für den Fall bereitgehalten wurden, daß der deutsche Belagerungsgürtel durchbrochen würde, und die dann das ausgehungerte Paris mit neuen Vorräten versehen sollten, wiederholten sich alle diese Vorgänge, die bei den Transporten nach Metz, Besançon usw. störend aufgetreten waren.

Ganz außerordentliche Schwierigkeiten ergaben sich auch Mitte Dezember auf dem Bahnhof Le Mans. Hier münden fünf Strecken ein, und schon daraus ergab sich ein ungewöhnlich starker Verkehr. Der Bahnhof war am 11. Januar vollständig mit Militärzügen besetzt, die nicht entladen werden konnten, und unaufhörlich fuhren Truppen-, Verpflegungs- und Munitionszüge durch. Am 12. morgens traf der Befehl ein, alle Betriebsmittel nach rückwärts zu führen, und zu gleicher Zeit fielen die ersten deutschen Granaten in den Bahnhof. Außerdem waren die Gleise 30 cm hoch mit Schnee bedeckt. Trotzdem wurde die Räumung des Bahnhofs bewerkstelligt, und als die deutschen Truppen gegen drei Uhr nachmittags den Bahnhof besetzten, fielen ihnen nur noch 212 Wagen mit Verpflegungsvorräten, immerhin eine sehr wertvolle Beute, in die Hände. Auf den anschließenden Strecken ergab sich infolge dieser Betriebsverhältnisse, und da auch noch andere Transporte die genannten kreuzten, eine heillose Verwirrung, so daß sich trotz des Eingreifens eines Vertreters der Regierung in Bordeaux bei Abschluß des Waffenstillstands noch 2 600 Wagen unbeweglich auf der Strecke Rennes—Mayenne vorfanden. Wäre der Feldzug der deutschen Loire-Armee fortgesetzt worden, so wären den Deutschen ungeheuere Mengen von Betriebsmitteln, zum großen Teil mit wertvollem Inhalt an Nahrungsmitteln, in die Hände gefallen.

Aus dem Feldzuge von 1870/71 muß noch der seltene Fall erwähnt werden, daß Truppen zum unmittelbaren Eingreifen in bereits im Gang

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:42 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

befindliche Gefechte mit Hilfe der Eisenbahn herangezogen wurden. Dies kam z. B. am 6. August vor. Als auf deutscher Seite die 14. Division bei Spichern den Kampf eröffnet hatte, wurde telegraphisch die Heranführung der Infanterieregimenter Nr. 12 und Nr. 20 von Neunkirchen und St. Wendel angeordnet. Das Regiment 12 erhielt diesen Befehl um 1½ Uhr, um 3½ Uhr traf sein erstes Bataillon bereits auf dem 3 Meilen entfernten Schlachtfeld ein, um 4 Uhr konnte es in das Gefecht eingreifen. In halbstündigen Zwischenräumen folgten seine beiden anderen Bataillone. Das Regiment hat nicht wenig zum glücklichen Ausgang dieser Schlacht für die deutschen Waffen beigetragen. Das Regiment 20 kam erst gegen Abend auf dem Schlachtfeld an und nahm sofort eine Reservestellung ein. Auch eine Batterie des 1. Armeekorps wurde in ähnlicher Weise auf das Schlachtfeld befördert. Sie traf am Nachmittag auf ihrer Reise von Königsberg i. Pr. in Neunkirchen ein, setzte auf die Nachricht von der Schlacht ihre Fahrt sogleich bis St. Johann fort und griff um 6½ Uhr in das Gefecht ein.

Die Fälle, in denen die Eisenbahnen das Ziel des Angriffs bildeten, in denen sie namentlich von deutschen Truppen zerstört wurden, um den Franzosen ihre Benutzung beim Rückzug unmöglich zu machen, die Fälle ferner, in denen die Franzosen beim Rückzug die Eisenbahnen zerstörten, um den nachdrängenden Gegner zurückzuhalten, bilden ein Kapitel für sich. Diese Ereignisse und die Arbeiten zur Wiederherstellung der zerstörten Eisenbahnen sind zwar im höchsten Grade fesselnd, lehrreich und anregend. Wir müssen uns aber leider versagen, auf sie näher einzugehen, einesteils weil ihre Darlegung den verfügbaren Raum weit überschreiten würde, andererseits weil die umfassendste Darstellung, die wir von diesem Teil des deutsch-französischen Krieges besitzen, die von Budde, wohl jedem Fachmann, der sich mit der Mitwirkung der Eisenbahnen am Kriege zu befassen hat, zugänglich ist. Das Buch, das erst vor wenigen Jahren erschienen ist, hat so allgemeine Verbreitung gefunden, daß sein Inhalt hier nicht weiter angedeutet zu werden braucht.

Der Übergang von Elsaß-Lothringen an das Deutsche Reich hatte auch die Übernahme der Eisenbahnen in den abgetretenen Landesteilen an Deutschland zur Folge. Der Friedensvertrag enthielt die Bestimmung, daß die französische Regierung die Ostbahn zurückkaufen und das Deutsche Reich alsdann in den abgetretenen Gebieten in die Rechte der französischen Regierung eintreten sollte. Das Deutsche Reich zahlte für die übernommenen Eisenbahnen eine Summe von 325 000 000 Fr., die von der Kriegsentschädigung gekürzt worden ist. Nur die Betriebsmittel waren von der Übernahme ausgeschlossen. Auch in die Rechte und Pflichten, die die Ostbahn durch Vertrag gegenüber Luxemburg übernommen hatte, trat das Deutsche Reich ein. In bezug auf eine Anzahl von Konzessionen zum Bau von Eisenbahnen,

Generated on 2019-07-31 14:44 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

die die französische Regierung vor dem Kriege in abgetretenen Landesteilen erteilt hatte, übernahm ebenfalls das Deutsche Reich die Verpflichtungen, die der französische Staat zu tragen hatte, bei anderen wurde zugesagt, daß das Deutsche Reich sich mit den Inhabern der Konzession verständigen werde. Zur Beschleunigung des Rücktransports gefangener Franzosen aus Deutschland stellte die französische Regierung auf Grund des Friedensvertrags Betriebsmittel zur Verfügung.

Die Eisenbahnen haben das Bild unseres gesamten Verkehrs- und Wirtschaftslebens vollständig verändert, eine ebenso einschneidende Veränderung haben sie in der Kriegführung verursacht. Sie ermöglichen vor allem die Versammlung der Truppen auf dem Kriegsschauplatz in einer Zeit, die nur einen Bruchteil der früher zu diesem Zwecke nötigen Frist beträgt. Ein wohlentwickeltes und gut geleitetes Eisenbahnnetz gibt dem Staat, der es besitzt, ein erhebliches Übergewicht über einen Gegner, dessen Eisenbahnen weniger leistungsfähig sind, und der preußische Handelsminister von Itzenplitz war durchaus berechtigt, in einem Erlaß von der Tätigkeit der deutschen Eisenbahnen im Jahre 1870 zu sagen: Auch den Eisenbahnen gebührt ihr Teil am Sieg und Ruhm des Vaterlandes. Sofern dieser Satz, vom Erfolg der kriegerischen Unternehmungen abgesehen, die Bedeutung der Eisenbahnen für die Kriegführung kennzeichnen soll, gilt er natürlich nicht nur für die Eisenbahnen Deutschlands, für die er zunächst gemeint war. Wenn auch in den beiden Feldzügen, die den Hauptinhalt der vorstehenden Darlegungen ausgemacht haben, den von 1866 und 1870/71, den Österreichern und Franzosen der Sieg nicht beschieden war, so haben doch ihre Eisenbahnen auch ihr Teil zur Durchführung der kriegerischen Unternehmungen beigetragen und dabei Hervorragendes geleistet. Die Erfahrungen, die in diesen beiden Kriegen gesammelt worden sind, bilden die Grundlagen für die Fortentwicklung der militärischen Seite des Eisenbahnwesens, wie sie in der glücklicherweise Mitteleuropa seitdem bescherten langen Friedenszeit vor sich gegangen ist.

Generated on 2019-07-31 14:42 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Quellenverzeichnis.

von Alten, Handbuch für Heer und Flotte. 9. Band (Sonderband), Kriege vom Altertum bis zur Gegenwart. 1912.

Balck, Taktik. 4. Band: Eisenbahnen usw. 1909.

Budde, Die französischen Eisenbahnen im Kriege 1870—1871; 1877.

Budde, Die französischen Eisenbahnen im deutschen Kriegsbetriebe 1870/71. 1904.

Hille und Meurin, Geschichte der preußischen Eisenbahntruppen. 1910.

H. L. W., Die Kriegführung unter Benutzung der Eisenbahnen, 1868.

Dasselbe Werk, neu bearbeitet von einem deutschen Stabsoffizier. 1882.

Jacqmin, Les chemins de fer pendant la guerre 1870/71. 1874.

Lanoir, Les chemins de fer et la mobilisation. 1897.

Lehmann, Die Mobilmachung von 1870/71. 1905.

Schmiedecke, Verkehrsmittel im Kriege 1911.

Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie. 3 Bände 1898, 2 Bände 1908 (2. Band 1898).

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Generated on 2019-07-31 14:42 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Die wirtschaftliche Lage Rußlands an der Hand des Entwurfes zum Reichsbudget 1912.

Von **Dr. Mertens.**

Der Entwurf zum Reichsbudget für das Jahr 1912, wie er der Reichsduma zugegangen ist, zeigt die wirtschaftliche Lage des Reiches in einem zweifellos günstigen Lichte. Und das trotz der wenig günstig ausgefallenen Ernte des Jahres 1911, die ja doch unvermeidlich ihre Schatten vorauswirft, genau so wie es die großen Ernten der Jahre 1909 und 1910 getan haben. Die günstige wirtschaftliche Lage wird in Rußland auch erkennbar an den sogenannten freien Beständen der Reichsrentei. Diese haben sich in den letzten Jahren zu ganz außerordentlich hohen Beträgen angesammelt, sie betrugen:

am	1. Januar	1909. . . .	1,8	Mill. Rbl.,	
„	1. „	1910. . . .	112,0	„ „	
„	1. „	1911. . .	rd. 340,0	„ „	und werden voraussichtlich
„	1. „	1912. . .	„ 425,0[1])	„ „	erreicht haben.

Ein Ereignis, wie es bisher im Lande aller Reußen noch nicht beobachtet worden ist. Der voraussichtliche Bestand am 1. Januar 1912 würde sogar 540 Millionen Rubel betragen haben, wenn nicht die teilweise Mißernte in einzelnen Teilen des weiten Reiches die Regierung gezwungen hätte, 115 Mill. Rbl. zu Verpflegungszwecken der Bevölkerung zu verwenden.

Diese ganz außergewöhnlichen Verhältnisse haben dem Finanzministerium Anlaß gegeben, eine genaue und ins einzelne gehende Untersuchung zu veranstalten, in der der sehr mühsame Versuch gemacht wird, nachzuweisen, wie sich jene hohen Beträge ansammeln konnten und wie sie sich zusammengesetzt haben. Die Untersuchung[2]) bringt ein sehr ausführliches Zahlenmaterial, das sich in folgende Hauptabschnitte gliedert:

---

[1]) Erläuterungsbericht (russisch) zum Budget Seite 44.

[2]) G. Dementjew, Die freien Barbestände der Reichsrentei. Versuch einer Feststellung ihrer Entstehung und ihrer Verwendung, im Zusammenhange mit der Realisierung der Budgets für die Jahre 1892—1911. St. Petersburg. 35 Seiten (russisch). Besondere Beilage zur Nr. 9 des Wjestnik für Finanzen, Industrie und Handel. 1912.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:44 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

I. Die Verschiedenheit des Barbestandes in den letzten 20 Jahren;
II. die Hilfsquellen, die dem Barbestande zugeflossen sind;
III. die Ausgaben, die zu Lasten der Barbestände geleistet worden sind;
IV. der Umsatz der freien Barbestände nach den verschiedenen Zeitabschnitten und die allgemeine Schlußfolgerung.

In diesem Schlußwort wird nun ausgeführt, daß die freien Barbestände der Rentei es dem Reiche ermöglicht haben, grundlegende Reformen in der Umgestaltung der Reichsschuld durchzuführen und den Geldumlauf zu festigen. Die Inanspruchnahme der freien Barbestände der Reichsrentei für Zwecke des Krieges hatte die Bestände des Jahres 1903 von 381 346 000 Rubel auf 61 861 000 Rbl. im Jahre 1904 herabgedrückt, und schon im Jahre 1905 war ein Fehlbetrag von 157 991 000 Rbl. vorhanden. Am 1. Januar waren, wie oben angegeben, wieder 1 863 000 Rbl. in den freien Barbeständen 1909 verfügbar. Da kamen die Ernten von 1909 und 1910 und die Kassen füllten sich. Der Verfasser der Untersuchung knüpft hieran die Frage, ob es denn wirklich nur die beiden guten Ernten mit sich gebracht haben, daß der große Zusammenfluß von Geld in der Reichsrentei stattfand? Er ist nicht der Auffassung; denn auch schon in früheren Jahren sind glänzende Ernten erzielt und doch sei das Geld nicht so in die Kassen des Reichs geflossen. Hieraus wird der Schluß gezogen, daß doch noch andere Faktoren diesesmal mitgewirkt haben müssen, um das auffallende Ergebnis so schnell herbeizuführen. Was das aber für Umstände und Verhältnisse gewesen sind, darüber schweigt unsere Quelle.

Im Verlauf der Besprechung des Budgets werden wir zu sehen Gelegenheit haben, daß sich doch mancherlei Verhältnisse in den letzten Jahrzehnten in der Kultur und in der wirtschaftlichen Lage des Zarenreiches verändert und daß diese gewiß einen Einfluß darauf ausgeübt haben, daß namentlich die Bauern ihrer Verpflichtung, Steuern zu zahlen, in großem Umfange nachgekommen sind. Ist das tatsächlich auch so, so bleibt immerhin die gute Ernte die erste Voraussetzung, um dem Hauptsteuerzahler, dem Bauer, die Möglichkeit hierzu zu geben. Um nun diese freien Beträge der Reichsrentei nicht noch weiter in dem Maße anwachsen zu lassen, wie das die vorstehende Aufzeichnung zeigt, hat man sich entschlossen, mit Hilfe dieser freien Bestände 100 Mill. Rbl. zur Tilgung einer Serie von Reichsschatzscheinen [1]), zu verwenden, die seinerzeit in Umlauf gesetzt worden sind, um 5 prozentige Eisenbahnobligationen einzulösen. Es ist damit ein Weg zur Schuldentilgung beschritten worden, der bisher nicht zur Verfügung stand, von dem in Dumakreisen aber bezweifelt wird, ob er gerade

[1]) Erläuterungsbericht zum Budget, Seite 44.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:42 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

für diesen Zweck richtig gewählt worden ist. Aus Allem ergibt sich, wie sehr die beiden guten Erntejahre und auch noch das diesem folgende Jahr die Kassen der Finanzverwaltung gefüllt haben. Offenbar ist dieser glückliche Umstand nicht ganz ohne Einfluß auf die Gestaltung des Budgets, namentlich auf die in Aussicht genommenen außerordentlichen Ausgaben geblieben.

Im folgenden wird zunächst das Budget, wie es für 1910 von der Regierung veranschlagt, von der Reichsduma festgestellt und nach der Wirklichkeit sich ergeben hat, kurz gegenübergestellt:

	von der Regierung veranschlagt	von der Reichsduma festgestellt	nach der Wirklichkeit ergeben	gegenüber der Feststellung der Duma mehr
	in Millionen Rubel			
An Einnahmen [1]:				
1. ordentliche	2535,8	2 580,1	2 780,9	200,8
2. außerordentliche	10,0	11,6	24,1	12,5
3. überhaupt	2 545,8	2 591,7	2 805,0	213,3
An Ausgaben [2]:				
1. ordentliche	2 510,0	2 470,1	2 473,1	3,0
2. außerordentliche	119,9	121,6	123,5	1,9
3. überhaupt	2 629,9	2 591,7	2 596,6	4,9

Daß dieser Abschluß allgemeine Zufriedenheit in Rußland hervorgerufen hat, ist begreiflich, denn das kommt in Rußland selten vor, daß das durchgeführte Budget einen Überschuß und gar einen so großen Überschuß ergibt. Man sieht hier wiederum die Bestätigung dafür, daß Rußland, als größter ackerbautreibender Staat Europas, in seiner wirtschaftlichen Lage in erster Linie von dem Ausfall der Ernte abhängt und davon, wie diese verwertet werden kann. 1910 war alles günstig. Die geerntete Menge war groß, die Qualität des Korns war ausgezeichnet und die Preise am Weltmarkt waren sehr hoch. Das Ergebnis aus dem Zusammenwirken dieser günstigen Verhältnisse ist dann der glückliche Finanzabschluß für das Jahr 1910. Wie sich das Jahr 1911 endgültig abwickeln wird, läßt sich augenblicklich noch nicht übersehen, jedenfalls aber ist die Ernte in ziemlich ausgedehnten Landesteilen schlecht ausgefallen, und diese Tatsache wirft schon jetzt tiefe Schatten voraus. Über den Budgetvoranschlag für das Jahr 1912 kann das Folgende mitgeteilt werden.

[1]) Erläuterungsbericht zum Budget, Seite 3.

[2]) Erläuterungsbericht zum Budget, Seite 4.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:42 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

An ordentlichen Einnahmen sind veranschlagt aus:

	1910		1911		1912[1])	
	Mill. Rbl.	v. H.	Mill. Rbl.	v. H.	Mill. Rbl.	v. H.
1. den Hoheitsrechten . .	809,5	31,9	841,1	31,5	867,3	30,4
darunter aus dem Spiritusmonopol	718,7		738,9		751,8	
2. dem Staatseigentum und Kapitalien	710,1	28,0	749,2	28,1	814,7	28,5
darunter aus den Staatseisenbahnen	568,1		596,2		634,0	
3. indirekten Steuern . .	550,5	21,7	582,4	21,8	638,1	22,4
4. direkten Steuern . . .	198,2	7,8	206,9	7,8	225,0	7,9
5. Zöllen	152,4	6,0	165,1	6,2	179,8	6,3
6. Rückzahlung der Ausgaben der Reichsrentei.	97,7	3,9	106,2	3,9	111,9	3,9
7. sonstigen Einnahmen .	17,1	0,7	15,7	0,7	18,4	0,6
zusammen. . .	2 535,8	—	2 669,6	—	2 855,2	—

Diesen Einnahmen stehen die folgenden ordentlichen Ausgaben gegenüber [2]):

	1910		1911		1912[1])	
	Mill. Rbl.	v. H.	Mill. Rbl.	v. H.	Mill. Rbl.	v. H.
1. Zinszahlung für Anleihen	406,8	16,2	441,8	17,4	404,6	15,1
2. Landesverteidigung . .	561,3	22,4	538,7	21,2	636,6	23,7
3. Staatliche Betriebe . .	767,1	30,7	730,7	28,7	767,3	28,5
darunter						
a) Branntweinmonopol	199,4		179,9		193,1	
b) Staatseisenbahnen .	526,6		512,7		523,4	
c) andere Staatsbetriebe	41,1		38,1		50,8	
4. Verwaltung und andere Ausgaben	774,8	30,8	834,7	32,7	877,4	32,7
zusammen. . .	2 510,0	—	2 545,8	—	2 685,9	—

[1]) Erläuterungsbericht (russisch) zum Budget, Seite 9.

[2]) Erläuterungsbericht zum Budget, Seite 28 und „Die Reichsausgaben, geordnet nach den wichtigsten Ausgabepositionen in den Jahren 1907—1912", abgedruckt als Beilage zu Nr. 11 des Boten für Finanzen, Industrie und Handel 1912.

Generated on 2019-07-31 14:42 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Zu diesen ordentlichen Ausgaben treten dann noch an außerordentlichen Ausgaben[1]) hinzu:

	1910	1911	1912
	Millionen Rubel		
1. die mit dem russisch-japanischen Kriege zusammenhängenden	3,8	2,3	0,4
2. zur Ergänzung der Reservebestände und Materialien des Militärressorts	50,0	48,6	70,0
3. zum Bau neuer Eisenbahnen	64,7	95,1	116,7
4. Zahlung an die chinesische Ostbahn .	1,4	—	—
5. Zahlung an Privatbahnen für Vorarbeiten usw.	—	1,4	1,9
6. zur Tilgung von 4 proz. Reichsschatzscheinen (Serien)	—	—	100,0

Unter den Ausgaben, die für die geistige und wirtschaftliche Fortentwicklung, sowie für die Sicherheit des Landes ganz besonders in Betracht kommen, können noch hervorgehoben werden:

	wirklich verausgabt		veranschlagt	
	1909	1910	1911	1912
	Millionen Rubel			
1. Ministerium der Volksaufklärung[2]):				
überhaupt	64,2	79,8	91,7	114,4
davon:				
a) für höhere Lehranstalten	7,2	7,3	7,5	7,6
b) „ mittlere „	15,0	15,9	17,1	24.1
c) „ untere „	27,9	38,3	46,1	55,3
2. Kriegsministerium[3]):				
überhaupt	473,4	484,9	485,0	494,3
davon:				
a) Verpflegung der Armee	355,2	346,9	351,8	361,3
b) Bewaffnung	36,8	39,4	33,7	28,9
c) Lehranstalten	14,5	14,8	16,2	16,7
d) Bauarbeiten und Grunderwerb . .	21,3	35,9	32,8	33,5

[1]) Erläuterungsbericht zum Budget, Seite 43 und 44.

[2]) Erläuterungsbericht zum Budget, Seite 36.

[3]) Erläuterungsbericht zum Budget, Seite 40.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:42 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	wirklich verausgabt		veranschlagt	
	1909	1910	1911	1912
	Millionen Rubel			
3. Marineministerium [1]):				
überhaupt	92,2	111,6	112,9	162,8
davon:				
a) Verpflegung der Besatzung	13,6	13,8	14,0	14,8
b) Fahrten	18,1	17,3	19,0	18,5
c) Schiffbau	24,6	26,2	44,8	71,7
d) Bewaffnung	11,5	11,8	11,8	30,5
e) Kriegshäfen	9,6	13,5	13,3	15,5
f) Unterrichtszwecke	1,0	1,1	1.1	1,2
4. Ministerium der Verkehrsanstalten [2]):				
überhaupt	551,5	537,3	556,2	567,3
davon:				
a) Wasserwege:				
Vorerhebungen und Neubau . . .	4,1	4,2	5,7	7,8
Unterhaltung	11,4	12,3	13,7	14,5
b) Chausseen und Landwege:				
Vorerhebungen und Neubau . . .	1,7	0,8	8,7	0,6
Unterhaltung	7,2	8,0	8,2	8,3
c) Staatseisenbahnen	515,0	499,2	515,2	523,2
5. Finanzministerium [3]):				
überhaupt	459,8	409,4	417,7	424,2
davon:				
a) Zahlung für Rechnung der Garantie an die Privatbahnen	40,8	19,8	22,1	14,7
b) Pensionen	66,1	68,8	72,0	74,7
c) Unterstützungen und Belohnungen (anscheinend für alle Ressorts) . .	32,6	27,2	26,2	29,3

An dieser Stelle nimmt das Ministerium der Verkehrsanstalten natürlich ein ganz besonderes Interesse für sich in Anspruch und namentlich die außerordentlichen Ausgaben, soweit sie für den Um- und Neubau der Bahnen vorgesehen worden sind.

Rußland hat in den letzten Jahren verhältnismäßig nicht große Mittel für den Ausbau seines Eisenbahnnetzes aufwenden können, weil der Krieg

[1]) Erläuterungsbericht zum Budget, Seite 41.
[2]) Erläuterungsbericht zum Budget, Seite 36 und 37.
[3]) Erläuterungsbericht zum Budget, Seite 32—34.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:42 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

seine Mittel verlangte und weil, nachdem der Krieg beendet war, die inneren Unruhen, die beinahe noch schlimmer als der Krieg waren, die Kraft des Volkes aufrieben. Beides ist überwunden, und daher werden — s. S. 963 oben Punkt 3 — nunmehr von Jahr zu Jahr immer größere Summen diesem Zweck zugeführt. Es sind aber immerhin auch diese Beträge nicht sehr groß, und — wie die nachfolgende Aufzeichnung dartut — den Löwenanteil nimmt Asien für sich in Anspruch. Darüber kann ja kein Zweifel sein, daß Asien ganz besonders dringend des modernen Verkehrsweges bedarf, denn sind die Entfernungen, die überwunden werden müssen, im europäischen Rußland g r o ß e , so sind sie im asiatischen Teile des Reiches sicherlich s e h r g r o ß e. Aber trotz alledem ist es sehr die Frage, ob diese Verkehrspolitik einwandfrei ist und ob die Folgen der Zurückstellung der Bedürfnisse des Mutterlandes im Ausbau des Eisenbahnnetzes doch nicht schwerwiegende sein werden. Daß aber tatsächlich ein sehr lebhaftes Bedürfnis vorhanden ist, das beweisen die zahllosen Gesuche um Erteilung von Baukonzessionen, wie sie von Städten, Kreisen und Privatunternehmern eingereicht werden. Man könnte, wollte man die Pläne für den Ausbau des Eisenbahnnetzes, wie sie dem Ministerium zugehen, zusammenstellen, mit leichter Mühe bogenlange Aufzählungen anfertigen. Es sei dies nur angeführt, um zu zeigen, wie groß im ganzen Lande und namentlich in den europäischen Teilen des Reiches der Bedarf an Bahnen ist und wie sehr die vorhandenen Lücken störend für die Entwicklung von Handel und Verkehr empfunden werden.

Also im Budget für 1912 sind für den Ausbau des Schienennetzes vorgesehen [1]):

	Baulänge	Kostenanschlag	Angewiesen bis 1912	Anschlag für 1912
	Werst	in Tausenden Rubel		
e r s t e n s Ausgaben zur Vollendung vorhandener und zum Bau neuer Eisenbahnen:				
1. die Moskauer Ringbahn	206	45 213	44 499	847
2. der Umbau der Strecke Saimka—Wjätka der Perm-Bahn	444	9 240	8 500	740
3. der Umbau der Gebirgsstrecken der Sibirischen Bahn	1 194	72 953	65 238	6 470

[1]) Erläuterungsbericht zum Budget, Seite 43.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:42 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	Bau-läuge	Kosten-an-schlag	Ange-wiesen bis 1912	An-schlag für 1912
	Werst	in Tausenden Rubel		
4. der Bau eines zweiten Gleises auf der Sibirischen Bahn	2 401	84 953	42 500	21 429
5. der Umbau des Nicolai-Bahnhofs in St. Petersburg	—	3 500	—	500
6. die Einführung der St. Petersburg—Wologda-Eisenbahn in St. Petersburg	—	12 299	10 000	2 000
7. die Verbindungslinie zwischen den Bahnen des Knotenpunktes Jaroslawl mit einer Brücke über die Wolga	8	7 136	3 730	1 736
8. die Tjumen—Omsk-Bahn	529	31 880	19 900	7 464
9. die Amur-Bahn	1 851	217 230	71 000	63 757
10. die Verbindungslinie zwischen dem russischen und finnländischen Eisenbahnnetze	23	9 038	5 750	2 035
11. die Arbeiten, die erforderlich geworden sind durch den Bau der Bahn Tjumen—Omsk	—	3 488	750	1 185
12. die Ssinarskaja—Schadrinsk-Bahn	110	2 856	—	1 991
13. die Kars—Ssarikamysch-Bahn . .	57	3 634	—	1 488
zweitens Ausgaben für allgemeine Vorarbeiten	—	—	—	1 000
drittens verschiedene Ausgaben .	—	—	—	4 044
				116 686

Das sind ja nicht übermäßig große Aufwendungen, aber bei Beurteilung russischer Verhältnisse darf man nicht übersehen, daß sie ohne Anleihe gedeckt werden können. Außerdem ist tatsächlich mit den vorstehenden Summen nur ein Teil des Betrages bezeichnet, der für Verbesserung der Verkehrswege aufgewendet werden soll, soweit es sich um den Aus- und Neubau der bestehenden Wege handelt. Werden die Ausgaben für alle Verkehrswege — also auch die Wasserwege, die Häfen, die Chausseen und die gewöhnlichen Landwege — hierher gebracht, so wächst der Ausgabenanschlag erheblich und erreicht den Betrag von 231,8 Mill. Rbl. Mit anderen Worten, jene 116 686 000 Rbl. für den Ausbau des Schienennetzes stellen nur die Hälfte der Ausgaben dar, die überhaupt für den Aus-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:42 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

bau des Netzes der Verkehrswege (soweit nicht die Eisenbahnen in Frage kommen, auch die Unterhaltung) dem Budget zur Last fallen.

Während der Finanzminister zum Budget von 1911 in seinem Bericht zu der geringen Bautätigkeit im europäischen Rußland tröstend ausführt, daß dafür die private Bautätigkeit ergänzend eintritt, so weiß er jetzt zu verkünden, daß die große Anzahl zum Bau genehmigter Werst Privatbahnen, gegenüber dem vollständigen Ausfall von Staatsbahnbauten, ein deutliches Zeichen für das Aufblühen und Gedeihen der Industrie, wie nicht minder ein Zeichen des Vertrauens auf eine fortschreitende, günstige Entwicklung der wirtschaftlichen Verhältnisse des Reiches ist. Das mag nicht bestritten werden, und dennoch ist die ausbleibende Baubetätigung, namentlich im europäischen Rußland, ein Zeichen dafür, wie verhängnisvoll die asiatischen Bauten (Amurbahn, Aus- und Umbau der sibirischen und Transbaikalbahnen) auf die Ausgestaltung des europäischen Staatseisenbahnnetzes zurückwirken. Zur Begründung seiner Auffassung bringt der Finanzminister die folgende Aufzeichnung: zur Bauausführung sind überhaupt genehmigt:

im Jahre	durch den Staat	durch Privat-Gesellschaften	zusammen
	Werst		
1905	367	23	390 [1]
1906	—	150	150
1907	—	279	279
1908	2 000	2 000	4 000
1909	549	451	1 000
1910	10	738	748
1911 (bis 1. Juli) . .	—	1 858	1 858

Die Ausführungen des Finanzministers und seine Schlußfolgerung treffen hiernach vollkommen zu, soweit es sich um die Tatsache handelt, daß die Privatunternehmung an Stelle des Staates getreten ist. Es fragt sich nur, ob die innere Begründung vollkommen zutreffend ist. Das darf aber bezweifelt werden. Die Haupttriebfeder zum Vorgehen des Privatkapitals wird wohl die Not sein, die das Fehlen der dringlichsten Verkehrswege geschaffen hat. Der Voranschlag der Baukosten für jene 1 858 Werst (= 1 982 Kilometer) beträgt 122 287 950 Rbl.

Es tritt mit immer größerer Deutlichkeit zutage, wie recht der Graf S. J. v. Witte hatte, als er vor dem Bau der Amurbahn warnte. Im Inter-

[1]) Erläuterungsbericht zum Budget, Seite 65.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:42 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

esse der Machtstellung Rußlands in Asien wäre es nur zu wünschen, daß der Graf nicht auch mit seiner zweiten Auffassung, der Baikalsee sollte die Grenze im Osten für das russische Reich bilden, recht behielte. Die Amurbahn hat ja die ausgesprochene Aufgabe, die Sicherstellung der Macht im Osten zu gewährleisten. Wird sie das können? Es gehört vor allem dazu, daß Wladiwostok sicher und schnell erreicht werden kann, um es bei einem Überfall zu stützen. Dazu sollte die Amurbahn dienen. Sie wurde daher so auf der linken Seite des Amurstromes geführt, daß sie sich außerhalb des Wirkungsbereiches der feindlichen Geschütze befindet. Nur an dem wichtigsten Punkte trifft das nicht zu, nämlich bei Chabarowsk [1]). Hier, wo die Bahn den Amurstrom überschreitet, um die Verbindung mit der Ussuribahn zu erreichen, liegt das große Bauwerk, die mächtige Brücke über den Amurstrom, fast unmittelbar an der Reichsgrenze. Findet hier im Ernstfalle eine Unterbrechung statt, so ist Wladiwostok auf dem Eisenbahnwege nicht, wenigstens nicht ohne sehr erhebliche Schwierigkeiten und Zeitverlust zu erreichen. Beides sollte aber die Amurbahn verhindern.

Wenn man von diesem Gesichtspunkte aus das große Unternehmen und den Standpunkt des Grafen Witte betrachtet und dagegen sieht, wie sehr das Mutterland ins Hintertreffen gerät, wenigstens soweit es sich um den Ausbau des Staatseisenbahnnetzes handelt, so versteht man die warnende Stimme, die der Graf im Reichsrat gegen den Bau der Amurbahn erhob, als allzu patriotische Begeisterung die Segel anschwellen ließ, und das Schiff mit allzuschneller Fahrt in den sicheren Hafen der Genehmigung einlaufen ließ. Das Werk wird auf den persönlichen Wunsch des Zaren ganz besonders gefördert und wird ja wohl, in nicht allzu ferner Zeit, als ein neues Zeichen für das bewunderungswerte, geduldige Ertragen beim Überwinden schier unüberwindlich scheinender Hindernisse, wie Russen das vermögen, angestaunt werden. Und solche Hindernisse haben sich den Russen fast auf Schritt und Tritt bei dem Bau entgegengestellt. Trotz alledem wird der Bau in verhältnismäßig sehr kurzer Zeit fertiggestellt sein.

Es wäre aber natürlich ein Verkennen der außerordentlich großen Bedeutung des Kulturwerkes, das die Amurbahn verkörpert, wollte man bei den vorbesprochenen, strategischen Aufgaben allein stehen bleiben und alles andere, was die Bahn dem erschlossenen Gebiete sicher bringen wird, geringschätzen. Davon kann keine Rede sein: Die Bahn bringt dem Gebiete, das sie durchzieht, zweifellos erst die Lebens- und Entwicklungsmöglichkeit, sie schafft auch erst die Möglichkeit, zu verwerten, was die Natur an Schätzen dort aufgespeichert hat. Schon jetzt wird berichtet, daß überall bei den Sta-

---

[1]) Siehe auch Röll, Enzyklopädie. II. Aufl. Bd. I Seite 147 ff. „Die Amurbahn".

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:42 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

tionen sich Ansiedlungen zu bilden beginnen, daß sie nicht nur aus dem europäischen Mutterlande, sondern ebenso aus den, weit über das Land zerstreuten, spärlich bevölkerten Siedlungen der Eingeborenen sich dort allmählich hinziehen. Man sieht daraus, wie schnell sich die Überzeugung Bahn bricht, daß es ein Vorteil ist, in der Nähe des neuen Verkehrsweges seßhaft sein zu können, und das sogar bei einer Bevölkerung, die fern vom Völkergetriebe in tiefen, unzugänglichen Wäldern einsam ein trostloses Dasein fristete. Es ist aber auch der große Vorteil anzuerkennen, daß mit Hilfe der Bahn es dem Mutterlande möglich werden wird, den Überschuß an Menschenmaterial dorthin überführen und seßhaft machen zu können, womit namentlich engere Beziehungen und damit ein engerer Anschluß an das Mutterland mit der Zeit erreicht werden wird. Man wird wohl auch nicht sehr weit am Ziele vorbeischießen, wenn man annimmt, daß auf diesem Wege, wenn überhaupt, die weiten östlichen Besitzungen des Zarenreiches diesem erhalten werden können. Allerdings wird der Strom der sog. „Übersiedler" lange Zeit und mächtig fließen müssen, um einen merklichen Einfluß auf die Verhältnisse im Amurgebiet ausüben zu können, und zwar wird das um so schwerer durchzuführen sein, als die zurzeit bereits vorhandenen Siedlungen räumlich weit voneinander belegen sind.

Aber die Erfahrung hat gelehrt, daß die Russen gute Kolonisatoren sind und daß ihnen auf asiatischem Boden doch schon mancherlei geglückt ist, was ihrem Geschicke auf diesem Gebiet zweifellos ein sehr gutes Zeugnis ausstellt. Daß es ihnen im fernen Osten ganz besonders gut gelingen mag, liegt keineswegs allein im Interesse Rußlands, sondern dieses Interesse erstreckt sich erheblich weit über die Grenzen Asiens hinaus. Die Amurbahn bleibt daher, ganz abgesehen davon, wie und ob sie die von ihrem Begründer gewünschte und erhoffte strategische Wirkung ausüben wird oder kann, ein Kulturwerk, auf das Rußland mit Stolz blicken wird. Trotz alledem lasten aber zurzeit und werden wohl noch lange die außerordentlich großen Geldopfer, die die Amurbahn fordert, schwer auf Rußland lasten. Es würden diese Opfer aber noch viel fühlbarer sein, wenn der Bau nicht gerade in einen Zeitabschnitt gefallen wäre, der Rußland zum Teil in einer wirtschaftlich glücklichen Lage angetroffen hätte. Denn bald nachBeginn des Baues der Bahn hatten die beiden guten Ernten der Jahre 1909 und 1910 neues wirtschaftliches Leben in Handel und Industrie gebracht, so daß überall im Lande eine lebhafte Nachfrage nach Gegenständen der Industrie auftrat, der Bauer hatte Geld und kaufte. Die Wirkung war eine außerordentlich günstige.

Daß sich die wirtschaftliche Lage Rußlands in den letzten Jahren gebessert hat und daß sich das ganze wirtschaftliche Leben Rußlands auffallend schnell von den schweren Erschütterungen des unglücklichen japani-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:42 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

schen Krieges und den vielleicht noch schwereren Erschütterungen der inneren Unruhen erholt hat, ist gewiß. In welchem Umfange das geschehen ist, ergibt sich unter anderem aus der internationalen Handelsbilanz[1]); danach ergab sich als Durchschnitt ein Wert:

der Jahre	Ausfuhr	Einfuhr	Bilanz
	in Millionen Rubel		
1900—1904	869,2	630,4	+ 238,8
1905—1909	1 130,2	820,4	+ 309,8
im Jahre 1910. . . .	1 448,3	1 075,4	+ 362,9

Das ist zweifellos eine sehr erhebliche Steigerung der Ausfuhrmengen, und zwar um 66,6 %, der allerdings für die Einfuhr eine solche von 72,1 % gegenübersteht, die immerhin aber noch eine Steigerung des Anteils an der Handelsbilanz zugunsten Rußlands um 51,9 % im Laufe der Beobachtungsperiode von 11 Jahren aufweist. Und da für das ganze Jahr 1911 noch keine Angaben vorhanden sind, so stellte der Finanzminister die Ergebnisse der letzten 6 Jahre, und zwar für die Monate Januar bis einschl. Juni gegenüber. Dabei finden sich die folgenden Zahlenangaben für die europäische Grenze:

im Jahre[2])	Ausfuhr	Einfuhr	Bilanz
	in Millionen Rubel		
1906	448,7	294,9	+ 153,8
1907	395,7	329,4	+ 66,3
1908	378,4	367,9	+ 10,5
1909	525,3	361,7	+ 163,6
1910	578 1	463,3	+ 114,8
1911	686,5	510,0	+ 176,5

Wenn auch die Zahlen, die Auskunft über die internationale Handelsbilanz im Verkehr über die europäische Grenze geben, sehr schwankend sind, so bleibt doch immerhin eine steigende Tendenz zu erkennen. Unter den Gegenständen der Ausfuhr nimmt natürlich das Getreide die erste Stelle ein.

Die wichtigsten Ausfuhrartikel für die ersten 6 Monate (Januar

[1]) Erläuterungsbericht zum Budget, Seite 53 ff.
[2]) Erläuterungsbericht zum Budget, Seite 54.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:42 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

bis einschl. Juni) gegenübergestellt, ergeben das Folgende: ausgeführt ist worden:

	1907	1908	1909	1910	1911
	in Millionen Pud (1 Pud = 16,38 kg)				
Getreide [1]) überhaupt	181,9	143,7	273,3	339,9	449,1
Kuhbutter	1,4	1,1	1,3	1,5	1,8
Zucker	1,5	6,9	7,0	0,8	7,4
Eier Millionen Stück	1 198	1 110	1 227	1 391	1 771
im Werte von	Millionen Rubel				
Getreide überhaupt	151,5	134,3	271,2	312,4	382,5
Kuhbutter	18,1	15,7	16,9	22,7	26,2
Zucker	2,9	10,4	12,5	1,7	12,9
Eier	23,4	21,6	26,0	26,1	35,1

Neben diesen Erzeugnissen des landwirtschaftlichen Betriebes führt der Bericht als Beleg dafür, wie sehr sich die Ausfuhr im letzten Dezennium gehoben hat, noch an, daß z. B. ausgeführt worden ist: im Jahre:

	1900	1910
	in Millionen Rubel	
Holz	58,3	137,6
Ölkuchen	15,5	31,6
Flachs	43,8	67,7
Pelzwerk	6,4	15,0
Felle, unbearbeitete	6,9	16,8
Platina	1,2	13,5
Mangan-Erze	6,4	7,7
Eisenerze	0,1	5,2

Durch alle diese Angaben wird nun klar bestätigt, was allerdings auch sonst schon zur Genüge betont ist, daß das Getreide eine überragende Bedeutung für das Wirtschaftsleben des Zarenreiches hat. Diese Erkenntnis hat endlich dazu geführt, daß der Entschluß gefaßt worden ist, den Handel mit Getreide zu organisieren. Die Notwendigkeit einer solchen Organisation[2]) ist keineswegs ein neuer Gedanke des Finanzministers Kokowzew, vielmehr haben bereits seit mehr als 30 Jahren einzelne Volkswirte, volkswirtschaftliche Verbände, Hafenplätze und große landwirtschaftliche Produktions-

[1]) Erläuterungsbericht zum Budget, Seite 55.

[2]) Erläuterungsbericht zum Budget, Seite 47 ff.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:43 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

gebiete dahin gedrängt, daß die Staatsregierung diese wichtige Frage löse. Man hat sich an den maßgebenden Stellen nicht länger der Erkenntnis verschließen können, daß es Zeit ist, den Handel mit Getreide, der das Rückgrat des ganzen Budgets ist, auf den sicheren Boden zu stellen, auf dem einerseits nach innen die Interessen der Produzenten und andererseits nach außen die Interessen des Handelsstandes und der Konsumenten gleichmäßig gewahrt werden. Es ist das möglich mit Hilfe von öffentlichen Lagerhäusern, die besonders für eine sachgemäße Einladung, Reinigung, Lagerung, Erhaltung und Ausgabe des Getreides mit Silospeichern oder mit ähnlichen, mechanisch ausgerüsteten Speicheranlagen ausgestattet sind. Man will jetzt zunächst 178 derartige Speicher in den Produktionsgebieten, mit einem Fassungsraum von rd. 62 Mill. Pud (= 101 550 t), an Hafenplätzen 29 Silospeicher und 24 solche Speicher an verschiedenen Orten, die zunächst noch nicht endgültig ausgewählt zu sein scheinen, erbauen. Als ein Anfang ist dieser Plan natürlich nicht nur im Interesse des Getreidehandels, sondern ebenso im Interesse der Durchführung eines geordneten Getreideverkehrs auf den Eisenbahnen und in den Hafenplätzen sehr zu begrüßen. Die Frage der Organisation des Getreidehandels und Getreideverkehrs ist in Rußland auffallend lange unentschieden geblieben, obgleich Amerika, Rußlands größter Konkurrent auf dem Weltmarkt, schon längst eine großartig angelegte und glänzend durchgeführte Organisation seines Getreidehandels besitzt und es nahe gelegen hätte, um mit gleichen oder wenigstens mit ähnlichen Waffen dem Konkurrenten zu begegnen, sich so viel anzueignen, als zurzeit möglich und angängig war.

Aber aus der ganzen Kette von zusammenhängenden und aus einanderfolgenden Einrichtungen ist nur eine, der Transport von Getreide in loser Schüttung, herausgegriffen und vom Handelsplatz Riga schon Ende der 70 er Jahre durchgeführt worden, so daß schon nach kaum 10 Jahren die Beförderung des Getreides in dieser Form, d. h. ohne Säcke, allgemein durchgeführt worden war. Wenngleich es also nur etwas unvollkommenes war, weil der Anfang — die mechanische Beladung der Güterwagen aus Silospeichern — und ebenso das Ende — die mechanische Entladung — fehlte, so ist selbst dieses schon von Vorteil gewesen. Im Anschluß hieran ist dann, etwa nach 15 Jahren, am Hafenplatz von Riga ein Silospeicher erbaut worden, um wenigstens hier, wenn auch nur in beschränktem Umfang, den Getreideschütttransporten auf mechanischem Wege Einlagerung zu ermöglichen. In späterer Zeit sind dann auch in Nowy-Port (bei St. Petersburg), in Windau, in Nowo-Rossiisk Silospeicheranlagen erbaut worden. Aber nichts ist systematisch durchgeführt, und namentlich ist es auch verabsäumt worden, dafür zu sorgen, daß dem Getreide im Innern des Reiches ebensolche Speicherbauten, in denen für die Erhal-

Generated on 2019-07-31 14:43 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

tung des Getreides gesorgt werden kann, zur Verfügung stehen. Und doch ist gerade dieses ein sehr wichtiges Glied in der Reihe der Maßnahmen, die einer Lösung harren, sofern überhaupt eine Organisation des Getreidehandels in die Wege geleitet werden soll.

Nunmehr, nach mehr als 30 Jahren, nachdem die Schütttransporte im Gange sind, soll die Organisation weiter geführt werden. Man kann nur wünschen, daß es Rußland gelingen möge, auf diesem wichtigsten Gebiete auch Wirksames zu erreichen. Man kann wohl sagen, daß in diesem Wunsche ein gut Teil Egoismus verborgen liegt, denn erst wenn jene Organisation durchgeführt ist, wird das Ausland darauf rechnen dürfen, Getreide aus Rußland an den Markt zu bekommen, das den Ansprüchen der Verbraucher entspricht. Die heutige Praxis der russischen Getreidehändler, nach der dem Getreide nicht dahingehörige Gegenstände beigemengt werden, die zu steten Klagen und Reklamationen Anlaß gibt, würde dann wirksam ausgeschaltet und dann könnte dem kaufenden Auslande eine Ware zugeführt werden, die den Ansprüchen und Anforderungen des Marktes voll entspricht. Es würde aber keineswegs die Durchführung dieser Organisation in erster Reihe dem Käufer des russischen Getreides zum Vorteil gereichen, vielmehr wird auf dem Wege der Erhöhung der Qualität der Ware, des Anwachsens des Vertrauens der Käufer in die Gleichmäßigkeit des angebotenen und verkauften Getreides den Verkäufern ein höherer Preis zufallen und dies auch in Zeiten, in denen das kaufende Ausland nicht ausschließlich auf den russischen Markt angewiesen ist. Es kann mit großer Wahrscheinlichkeit damit gerechnet werden, daß mit Durchführung der beabsichtigten Organisation des Getreidehandels die wirtschaftliche Lage des Großgrundbesitzers und nicht minder des Bauern eine erheblich günstigere werden wird. Letzteres wird namentlich eintreten, weil mit Hilfe der Silospeicheranlagen, die als öffentliche Lagerhäuser in den Dienst der Produzenten treten, der Getreidebauer von dem Drucke und der Ausbeute durch die kleineren Gelddarleiher befreit werden kann. Diese Folge der Organisation des Getreidehandels in Rußland wird aber von Jahr zu Jahr mehr an Bedeutung gewinnen, je mehr der Bauer eigener Besitzer wird.

Auf diesen Vorgang ist im vergangenen Jahre an dieser Stelle [1]) ausführlich hingewiesen worden. Hier sei nur bemerkt, daß dieser Vorgang auch im Laufe des Jahres 1911 fortgeschritten ist und daß er durch das Gesetz vom 14. Juni 1910 [2]) noch ganz besonders gefördert wird. Das Gesetz bestimmt, daß Gemeinden und Siedlungen mit abgetrenntem Landbesitz, in denen seit der Zeit, wo ihnen das Land zugeteilt wurde, keine

---

[1]) Archiv für Eisenbahnwesen 1912. Seite 674 ff.

[2]) Erläuterungsbericht zum Budget, Seite 49.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:43 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Umteilungen stattgefunden haben, als zum Erbbesitz übergegangen betrachtet werden sollen. Darüber, daß die Bauern dieses Recht geltend gemacht haben, wird ihnen eine Urkunde ausgestellt, die den Nachweis liefert, daß sie Eigentümer geworden sind. Wichtig ist bei diesem Vorgange namentlich auch der Umstand, daß die Bauern ihren Besitzstand durch Zukäufe aus den Landbeständen des Staates, der Agrarbanken usw. zu vergrößern [1]) bestrebt sind und sich damit leistungsfähige Wirtschaftseinheiten schaffen. Es geschieht das in großem Umfange, und damit legen die Bauern Zeugnis dafür ab, daß sie sich, trotz der Verhältnisse, wie sie der Gemeindebesitz zur Folge hatte, doch nicht die klare Erkenntnis für den Fortschritt, den die gegenwärtige Agrarreform, wie sie durch das Gesetz vom 6. November 1906 eingeleitet und durch das Gesetz vom 14. Juni 1910 ausgebaut worden ist, hat trüben lassen. Rußland gewinnt einen selbständigen und leistungsfähigen Bauernstand, der die Steuerlast in Zukunft vermutlich sehr viel leichter tragen wird als bisher, und damit wird sich die gesamte wirtschaftliche Lage des Landes erheblich und dauernd bessern.

Hierbei darf noch auf eine Erscheinung hingewiesen werden, die überall beobachtet werden kann, wo billige Verkehrswege die Möglichkeit zum Bau von Feldfrüchten geben, die sehr viel weniger den Acker aussaugen, als das z. B. beim Flachsbau regelmäßig eintritt. Es bedeutet daher auch der Bau jeder neuen Eisenbahn in Gebieten, die Flachs in größerer Menge bauen, regelmäßig den Rückgang des Anbaues dieser Staude. Die Not zwingt zu ihrem Anbau. Der Flachs trägt seines hohen Marktpreises wegen einen teueren Transport auf der Achse zum nächsten Markt, während das z. B. Hafer und viele andere Bodenfrüchte nicht vermögen. Aus dieser Sachlage ergibt es sich dann von selbst, daß, sobald eine Eisenbahn das Anbaugebiet des Flachses berührt, also eine bequeme und billige Verkehrsmöglichkeit geschaffen ist, der Flachsbau abnimmt oder, was dasselbe ist, der Flachsbau, der ein Raubbau ist, weicht dem Kulturfortschritt.

Aber es ist noch etwas anderes, was den Flachsbau begünstigte, nämlich die Geldnot der armen Bauern. Flachs ist überall ein gesuchter Handelsartikel, der stets gegen Barzahlung glatte Abnahme findet. Daher bauten ihn die Bauern gern an, er half im Augenblick der Not verhältnismäßig leicht über den toten Punkt hinweg, wenngleich es den Bauern sehr wohl bekannt war und ist, wie sehr der Boden darunter litt. Wenn nun jetzt der Flachsanbau in Rußland allmählich zurückgeht, so darf das als ein Zeichen dafür hingenommen werden, daß erstens die Verkehrsverbindungen sich gebessert haben und sodann, daß offenbar der Wohlstand in den Gebieten,

[1]) Erläuterungsbericht zum Budget, Seite 50 ff

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:43 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

die Flachs hauptsächlich anbauten, sich gehoben haben muß, denn sonst wäre dieser Notanker sicher nicht aufgegeben worden.

Zum Nachweis für den Rückgang die folgenden Zahlen [1]):

im Jahre	betrug die Anbaufläche Tausende Deßjätinen (1 Deßjätinen = 1,0925 ha)	betrug der Gesamtertrag an Flachsfasern in Tausenden Pud (1 Pud = 16,38 kg)
1906	1 033	30 945
1907	1 071	34 563
1908	1 007	35 466
1909	982	22 410
1910	769	19 453
Seit 1907 also zurückgegangen um . . .	28,2 %	43,7 %

Trotz dieses Rückganges der Anbaufläche und der darauf erzielten Ernte ist die über die europäische Grenze ausgeführte Menge kaum gesunken. Das macht offenbar der vom Auslande gezahlte Preis. Es wurden ausgeführt:

im Jahre	Tausende Pud	im Werte von Tausenden Rubel (1 Rubel = 2,16 ℳ)	d. h. für ein Pud ist gezahlt worden
1906	13 817	61 319	4 Rbl. 44 Kop.
1907	13 574	57 956	4 „ 27 „
1908	14 513	58 157	4 „ 01 „
1909	14 354	60 761	4 „ 23 „
1910	13 501	67 653	5 „ 01 „

Es bleibt abzuwarten, welches Ergebnis der Flachsbau in den nächsten Jahren haben wird, und ob der hohe Preis, der 1910 erzielt worden ist, nicht von neuem zum Anbau größerer Flächen verleiten wird.

Ebenso muß es als ein sehr großer Fortschritt bezeichnet werden, daß Rußland im Laufe der letzten Zeit sich immer mehr und mehr vom Auslande in bezug auf die Deckung des Bedarfes an Baumwolle frei gemacht hat, wenngleich der Bezug von ausländischer Baumwolle für den

[1]) Erläuterungsbericht zum Budget, Seite 59 ff.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:43 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Bedarf der Spinnereien immerhin noch sehr erheblich ist. So finden wir denn in dem Erläuterungsbericht die folgenden Angaben: es verbrauchte die Baumwollenindustrie[1]):

im Jahre	russische Baumwolle (1 Pud = 16,38 kg)	ausländische Baumwolle (1 Pud = 16,38 kg)	zusammen Pud	die ausländische Baumwolle war beteiligt mit
1905	6 830 618	9 852 062	16 682 680	59,1 v. H.
1906	8 639 113	9 444 364	18 080 477	52,2 „
1907	10 132 542	9 361 518	19 494 060	48,0 „
1908	8 191 550	12 959 065	21 150 615	61,3 „
1909	10 764 914	10 508 786	21 273 700	49,4 „
1910	11 239 734	10 846 274	22 086 008	49,1 „

Schreitet die Produktion der Baumwolle in Mittelasien so fort, so wird Rußland seinen Bedarf in der Hauptsache aus den eigenen Ernten decken können. Bei der gerade auf diesem Gebiete großen und wichtigen Industrie wäre der Gewinn für das wirtschaftliche Leben des Landes von ganz außerordentlicher Bedeutung.

Übrigens — neben diesen Ausblicken auf Fortschritte in der wirtschaftlichen Entwicklung des Landes, gibt es auch Schattenseiten zu verzeichnen, die doch zu manchen Bedenken Anlaß geben. Es sei hier nur an die Kohlen-, Naphtha- und Roheisenproduktion und an den erheblichen, ungedeckten Bedarf, namentlich im Jahre 1911, erinnert. Es würde aber hier zu weit führen, wenn wir die Gründe für das Versagen der Leistungsfähigkeit dieser wichtigen Industrien klarlegen wollten.

Abgesehen von solchen Ausnahmen, gewinnt man aus dem Budget den Eindruck, und dieser Eindruck wird überall zahlenmäßig bestätigt, daß das Land wirtschaftlich vorwärts schreitet. Namentlich gilt das von der seit dem Jahre 1906 eingeschlagenen Politik auf dem Gebiete der agraren Entwicklung, die den Bauern zum Eigentümer machte und ihn damit aus dem Bann des Gemeindebesitzes befreite, der für ihn nur Raum ließ, als Nutznießer der Landparzelle sich zu betätigen, und zwar in der Regel nur auf wenige Jahre.

Interessant ist, und das möge hier den Schluß der Betrachtungen über die wirtschaftliche Lage Rußlands bilden, was der Vorsitzende der Budgetkommission der Reichsduma über die Staatseisenbahnen zu sagen weiß [1]). Er gibt auf Grund amtlicher Quellen eine eingehende Charakteristik der Eisenbahnwirtschaft einst und jetzt. Zunächst weist er auf die Zustände hin, die in dem Ressort herrschten, die ein Chaos und eine Wirt-

[1]) Handels- und Industriezeitung 1912, Nr. 50.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:43 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

schaftslosigkeit verkörperten. „Als aber an die Stelle beschränkter Spezialisten und Kriegsingenieure der gegenwärtige Minister an die Spitze des Ministeriums trat und von ihm ein frischer Zug und ein klares Verständnis dafür in das Ministerium getragen wurde, worin das wahre Verständnis für den Staatshaushalt liegt, da bot der Fortschritt im Ministerium ein bewunderungswürdiges Bild". „Im Jahre 1908 hatte das Ressort ein Budget eingebracht, danach deckten die Einnahmen kaum die Ausgaben. Keine Kopeke konnte der Reichsrentei zur Bezahlung der Zinsen für die Eisenbahnanleihen zur Verfügung gestellt werden. Mit dem Jahre 1908 fangen die Einnahmen der Staatseisenbahnen aber an, sich zu heben, und schon im Jahre 1911 wird das Erträgnis aus den Staatseisenbahnen durch den großen Betrag von 197 Mill. Rbl. dargestellt."

Die Reichsduma gab nach dieser Darstellung der glänzenden Erfolge der gegenwärtigen Verwaltung der Staatseisenbahnen ihrer Freude ganz besonders lebhaften Ausdruck. Es ist nur bedauerlich, daß der Bericht, wie er der Öffentlichkeit vorliegt, nicht erkennen läßt, was der Betrag von 197 Mill. Rubel darstellt. Ist das ein Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, oder — ist es ein Überschuß, der nach Deckung sämtlicher Kosten, also auch der Kosten für Bezahlung der Zinsen des aufgewendeten Kapitals, verblieben ist?

Es ist das schwer zu entscheiden, denn für die Öffentlichkeit liegt erst das Jahr 1908 abgeschlossen, d. h. endgültig festgestellt vor. Die Volksvertretung eilt ja wohl der übrigen Menschheit erheblich voraus, aber ob die Zahlen für das Jahr 1911 tatsächlich schon soweit feststehen, daß es möglich sein sollte, sie mit Sicherheit als endgültig anzugeben, darf doch vielleicht angezweifelt werden. Jedenfalls ist es nicht ausgeschlossen, daß das hohe Lied auf die glänzenden Leistungen des Ministeriums der Verkehrsanstalten doch noch durch einen Mißton um seine volle Wirkung gebracht werden könnte.

Als Endergebnis der diesmaligen Betrachtung über die wirtschaftliche Lage Rußlands kann aber, ganz abgesehen davon, welche Bedeutung die 197 Mill. Rbl. haben, sicher festgestellt werden, daß die wirtschaftliche Lage Rußlands sich erheblich aufgebessert hat, daß sie in vielfacher Beziehung Fortschritte zeigt, daß namentlich auf dem Gebiete der Agrarreform wesentliches geleistet worden und daß sie zurzeit in gutem Fortgang begriffen ist. Gelingt es der Regierung dann noch, dem Getreidehandel eine rationelle Organisation zu geben, so wird die Grundlage gefunden sein, auf der die wirtschaftliche Entwicklung dieses größten europäischen Agrarstaates sich in gesunden Formen aufbauen kann.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:44 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Erweiterung und Vervollständigung des preußischen Staatseisenbahnnetzes

im Jahre 1912 [1]).

Der dem preußischen Landtage vorgelegte Entwurf eines Eisenbahnanleihegesetzes zeichnet sich vor dem früherer Jahre durch eine große Mannigfaltigkeit der Zwecke und durch Anforderung erheblich höherer Mittel aus. Der Entwurf schließt ab mit einer Summe von 336 237 000 ℳ, während 1911 263 376 000 ℳ und 1910 199 983 000 ℳ angefordert wurden.

Die ungewöhnliche Verkehrssteigerung der Staatsbahnen macht es notwendig, daß die Staatseisenbahnverwaltung sich auf allen Gebieten ausdehnen und leistungsfähig machen muß, um auch für die Folge den Anforderungen des Verkehrs in vollem Umfange genügen zu können.

Die Mehrkosten rühren namentlich daher, daß für den Bau neuer Linien, besonders von Hauptbahnen, und für die Beschaffung von Fahrzeugen größere Mittel eingestellt sind und daß erhebliche Summen für die Verstaatlichung zweier Privatbahnen und für die Elektrisierung der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen gefordert werden.

Da der Landtag es als erwünscht bezeichnete, die Materialien, die von der Staatsregierung zur Prüfung der Frage der Elektrisierung der Stadtbahn überwiesen waren, zu ergänzen und insbesondere die Erfahrungen abzuwarten, die mit der Elektrisierung der Bahn Dessau—Bitterfeld gewonnen werden, ist dieser Teil des Gesetzentwurfs einer besonderen Kommission überwiesen worden, die ihre Beratungen noch nicht abgeschlossen hat.

Ferner ist bei den Verhandlungen ein Betrag von 50 000 ℳ bei der Bahn Hilders—Wüstensachsen zugesetzt worden, so daß das Gesetz in der

---

[1]) Vgl. die einzelnen Jahrgänge des Archivs für Eisenbahnwesen vom Jahre 1884 ab, zuletzt 1911 S. 940 ff.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:44 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

von dem Landtag angenommenen Fassung nunmehr folgende Summen vorsieht:

I.	Zur Herstellung neuer Eisenbahnen einschließlich der Beschaffung von Fahrzeugen	88 472 000 ℳ
II.	Zum Erwerbe des Eigentumes der Bergheimer Kreisbahnen und der Mödrath-Liblar-Brühler Eisenbahn	14 300 000 „
III.	Zur Herstellung von zweiten und weiteren Gleisen	23 407 000 „
IV.	Zu einzelnen Bauausführungen	41 108 000 „
V.	Zur Beschaffung von Fahrzeugen für die bestehenden Staatsbahnen	112 000 000 „
VI.	Zur weiteren Förderung des Baues von Kleinbahnen	7 000 000 „
	Zusammen	286 287 000 ℳ

I. Herstellung neuer Eisenbahnen.

In § 1 unter I des Gesetzes werden zum Bau folgender neuer Eisenbahnen die nachstehenden Summen bewilligt:

a) zum Baue von Haupteisenbahnen:

1.	von Nienburg a. Weser nach Minden i. Westf. mit Abzweigung nach Stadthagen, weitere Kosten . . .	14 020 000 ℳ
2.	von (Dortmund) Preußen nach Münster i. Westf., Grunderwerb	3 000 000 „
3.	von Oberhausen West nach Hohenbudberg, einschließlich einer neuen Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Ruhrort, weitere Kosten	16 880 000 „

b) zum Baue von Nebeneisenbahnen:

1.	von Goldap nach Blindgallen	4 334 000 ℳ
2.	von Zinten nach Rosenberg	4 860 000 „
3.	von Pollnow nach Zollbrück i. Pomm.	6 410 000 „
4.	von Maltsch nach Wohlau	5 390 000 „
5.	von Celle nach Braunschweig mit Abzweigung nach Peine	11 043 000 „
6.	von Hilders nach Wüstensachsen	1 697 000 „
7.	von Herscheid nach Lüdenscheid	6 115 000 „
8.	von Velbert nach Kettwig	7 705 000 „
c)	zur Beschaffung von Fahrzeugen infolge des Baues dieser Eisenbahnen.	7 018 000 „
	zusammen	88 472 000 ℳ

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:44 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die Herstellung der einzelnen Nebenbahnlinien ist, wie bisher, von angemessenen Leistungen der Beteiligten abhängig gemacht; demgemäß ist bestimmt worden, daß neben der Einräumung des Rechts auf unentgeltliche Mitbenutzung der Chausseen und sonstigen öffentlichen Wege der erforderliche Grund und Boden unentgeltlich herzugeben ist. Zu den Baukosten der Linien Maltsch—Wohlau (I b 4) und Herscheid—Lüdenscheid (I b 7) haben die Beteiligten außerdem unverzinsliche, nicht rückzahlbare Barzuschüsse von 370 000 ℳ und 136 500 ℳ zu zahlen.

Die Beteiligten der Bahnlinien unter I b 1 (Goldap—Blindgallen), 6 (Hilders—Wüstensachsen) und 8 (Velbert—Kettwig) würden nach den angestellten Ermittlungen zur Aufbringung der gesamten Grunderwerbskosten nicht imstande sein. Daher ist für diese Bahnen die Gewährung staatlicher Beihilfen in Aussicht genommen, und zwar in Höhe von 120 000 ℳ für Goldap—Blindgallen, von 50 000 ℳ für Hilders—Wüstensachsen und von 530 000 ℳ für Velbert—Kettwig.

Die für den Ausbau der einzelnen Nebenbahnlinien gestellten Bedingungen stimmen im wesentlichen mit dem Wortlaut des zuletzt erlassenen Gesetzes überein.

Von der Linie unter I b 5 führt die Strecke Celle—Braunschweig zum Teil durch braunschweigisches Gebiet. Sie bildet eine zweckmäßige Ergänzung des Staatseisenbahnnetzes und dient zur Förderung wichtiger Interessen preußischer Landesteile. Die Bedingungen ihres Baues und Betriebes innerhalb des Herzogtums Braunschweig sind durch den Staatsvertrag vom 13. Januar 1912 mit der Herzoglich Braunschweigischen Regierung vereinbart.

Die unter I a aufgeführten neuen Linien sollen als Hauptbahnen, alle übrigen dagegen nach den für Nebenbahnen bestehenden Bestimmungen hergestellt werden.

Für die Hauptbahn von (Dortmund) Preußen nach Münster sind zunächst nur Mittel für dringlichen Grunderwerb in das Gesetz eingestellt worden; zur Feststellung der Baumittel ist noch eine ausführliche Bearbeitung des Entwurfs notwendig.

Die Aufwendungen für sämtliche im § 1 unter I bezeichneten, insgesamt 376,3 km langen Bahnen sind zu 81 454 000 ℳ veranschlagt. Hierzu kommen zur Beschaffung von Fahrzeugen infolge des Baues von:

a)	82,6 km Hauptbahnen (zu 30 000 ℳ für das Kilometer)	2 478 000 ℳ
b)	227,0 km Nebenbahnen (zu 20 000 ℳ für das Kilometer)	4 540 000 „
	zusammen . .	7 018 000 „ ,

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:44 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

so daß die Gesamtaufwendung für die unter I vorgeschlagenen Eisenbahnen 88 472 000 ℳ beträgt. Für Fahrzeuge ist derselbe Einheitssatz eingestellt worden, wie in den letztjährigen Anleihevorlagen.

Über die Bedeutung der einzelnen Linien ist aus den Denkschriften folgendes hervorzuheben:

Für die neue rd. 82,6 km lange Hauptbahn von Nienburg a. Weser nach Minden i. Westf. mit Abzweigung nach Stadthagen, deren wirtschaftliche Bedeutung im Archiv von 1911, S. 945 näher dargelegt ist, sind bereits im vorigen Jahre Grunderwerbskosten in Höhe von 3 960 000 ℳ bewilligt worden. Die Anforderung der Bauausführungskosten blieb vorbehalten. Letztere sind nunmehr — einschließlich des schon für Grunderwerb bewilligten Betrages von 3 960 000 ℳ — zu 17 980 000 ℳ ermittelt, so daß noch 14 020 000 ℳ bereitzustellen sind.

Die geplante Hauptbahn von (Dortmund) Preußen nach Münster i. Westf. hat den Zweck, das nördlich der Lippe zwischen der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn und der Strecke Hamm i. Westf.—Münster i. Westf. gelegene Gebiet zu erschließen, insbesondere die hier vorhandenen Grubenfelder an das Staatseisenbahnnetz anzuschließen. Sie bildet eine gegen die jetzigen Verkehrswege wesentlich kürzere Verbindung der Städte Dortmund und Münster i. Westf. und wird als mittelbare Fortsetzung der im Bau befindlichen Hauptbahn Barmen-Witten West auch dem Verkehr des Wuppertales und des bergischen Landes zugute kommen. Zugleich kann die Bahn zur unmittelbaren Abfuhr für die aus dem östlichen Teile des Ruhrreviers nach Norden gehenden Massengüter benutzt und hierdurch die notwendige Entlastung der Strecken Dortmund—Hamm in Westf. — Münster i. Westf. und Wanne—Münster i. Westf. sowie des Bahnhofs Hamm i. Westf. herbeigeführt werden. Durch Herstellung eines Verbindungsgleises zwischen den Strecken Dortmund—Preußen und Scharnhorst—Obereving wird es möglich sein, die auf der neuen Bahn von und nach dem Rangierbahnhof Dortmund verkehrenden Güterzüge ohne Berührung des Hauptbahnhofs Dortmund durchzuführen. Außerdem wird ein neuer wertvoller Schienenweg zwischen den Rangierbahnhöfen Dortmund und Hamm i. Westf. durch eine an der Kreuzung der neuen Bahn mit der Strecke Osterfeld—Hamm i. Westf. vorgesehene Verbindungsbahn geschaffen werden.

Die Länge der Bahn, einschließlich der beiden Verbindungsbahnen, beträgt rund 49,7 km. Davon kommen auf den zum Regierungsbezirk Arnsberg gehörenden Kreis Dortmund Land (246 qkm, 181 000 Einwohner) etwa 7,6 km und auf die zum Regierungsbezirk Münster i. Westf. gehörenden Kreise Lüdinghausen (698 qkm, 46 000 Einwohner) 29,0 km, Landkreis Münster i. Westf. (793 qkm, 42 000 Einwohner) 8,1 km, Stadtkreis Münster

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:44 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

in Westf. (67 qkm, 81 000 Einwohner) 5,0 km. Das Verkehrsgebiet umfaßt rund 388 qkm mit rund 44 000 Bewohnern.

Ihrer ganzen Länge nach liegt die Linie im Steinkohlengebiet. Bis Werne ist bereits mit der Ausnutzung der Kohlenfelder begonnen.

Die der Bahn zufallenden Verkehrsaufgaben machen es erforderlich, sie von vornherein als Hauptbahn herzustellen und den Grunderwerb sowie Unterbau für zwei Gleise vorzusehen.

Das Baukapital ist nach den bisherigen Ermittlungen auf rund 25 000 000 ℳ zu schätzen. Es ist indessen nach den besonderen Verhältnissen des vorliegenden Falles geboten, alsbald mit dem Grunderwerb vorzugehen; für dringlichen Grunderwerb sind deshalb 3 000 000 ℳ vorgesehen.

Aus Anlaß des Baues der Haupteisenbahn von Oberhausen West nach Hohenbudberg (Gesetz vom 14. Mai 1908, Gesetzsamml. S. 117) [1]) sind zur Herstellung eines Rangierbahnhofes auf dem rechten Rheinufer an der neuen Rheinbrücke und zur Erweiterung des Bahnhofes Hohenbudberg zunächst nur die Grunderwerbskosten bereitgestellt worden. Die neue Linie Oberhausen West—Hohenbudberg wird Ende des Jahres 1912 eröffnet werden. Durch den in ihrem Bereich schnell wachsenden Verkehr wird sie von vornherein stark belastet. Daher sind jetzt Mittel für die Bauten bereitzustellen, die zur Entwicklung der vollen Leistungsfähigkeit des neuen Rheinüberganges erforderlich sind.

Von der Erbauung des an der Rheinbrücke auf dem rechten Rheinufer geplanten Sammelbahnhofes soll indes zunächst abgesehen und die Zugfolge auf der neuen Brücke vorerst durch Überholungsgleise auf dem Gelände des künftigen Bahnhofes geregelt werden. Dagegen muß der Rangierbahnhof Hohenbudberg, der auf der linken Rheinseite am Treffpunkt der neuen Linie und der über die Hochfelder Rheinbrücke kommenden liegt, in umfassender Weise erweitert werden. Er wird die Aufgabe haben, einerseits die aus dem Ruhrbezirk und dem in schneller Entwicklung stehenden Industriebezirk am linken Niederrhein in Schleppzügen ankommenden Frachten aufzunehmen, sowie Züge nach westlichen und südlichen Richtungen zu bilden und abzufertigen, andererseits die aus den linksrheinischen Richtungen kommenden Züge zu Leerwagenzügen für die niederrheinischen Kohlenbezirke und Ladungszügen für nördliche und östliche Richtungen umzubilden und abzulassen.

Diesen Aufgaben und dem Verkehrsumfang entsprechend ist eine umfangreiche Gleisanlage für den Verkehr nach Westen und eine einfachere für den nach Osten geplant, die zusammen etwa 80 km Gleislänge erfordern. Die beiden Gleisanlagen umschließen die Lokomotivschuppen und Stations-

[1]) Vgl. Archiv 1908 S. 569/70.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:44 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

anlagen und bieten für Erweiterungen ausreichenden Platz, der zum Teil zunächst mit Gleisen für Aufstellung von Leerwagen belegt werden soll. Außerdem ist zum Aufstellen von leeren Wagen in der Nähe des Bahnhofes Hohenbudberg an der neuen Linie nach Oberhausen West ein besonderer Bahnhof von großer Erweitungsfähigkeit vorgesehen. Wegen der gänzlichen Umgestaltung des Bahnhofes Hohenbudberg muß ferner der zwischen Krefeld und Ürdingen bereits durchgeführte viergleisige Ausbau der Strecke und die Trennung des Personenverkehrs vom Güterverkehr auf die Strecke Ürdingen—Friemersheim ausgedehnt werden. Die Kosten für die vorbezeichneten Ausführungen sind zu 16 880 000 ℳ veranschlagt.

Die Nebenbahn von Goldap nach Blindgallen (ungefähr 22,8 km) liegt im Kreise Goldap (994 qkm, 44 000 Einwohner) des Regierungsbezirks Gumbinnen. Sie soll das Gebiet zwischen der Kreisstadt Goldap (9 500 Einwohner) und der Landesgrenze erschließen.

Das Verkehrsgebiet der Bahn umfaßt etwa 280 qkm mit rund 18 000 Bewohnern (auf 1 qkm durchschnittlich 64 Bewohner).

Haupterwerbszweige der Bevölkerung sind Ackerbau, Viehzucht und Forstwirtschaft. Der Acker ist im allgemeinen von mittlerer Güte; angebaut werden namentlich Getreide, Hülsenfrüchte und Kartoffeln. An Bodenschätzen sind Steine, Kies, Ton, Kalkmergel und Torf vorhanden.

Der Warenaustausch mit Rußland bewegt sich über den Grenzübergang Upidamischken, der vom Bahnhof Dubeningken zu erreichen ist. Jenseits der Grenze liegt die russische Stadt Prsherosl, die etwa 2 000 Seelen zählt. Hauptsächliche Einfuhrartikel sind Getreide, Hülsenfrüchte, Kartoffeln, Ölkuchen, Torf, Stroh und Holz, wogegen die Ausfuhr vornehmlich in landwirtschaftlichen Geräten und Maschinen besteht. Der Verkehr von Personen über die Grenze ist ein reger und wird auf etwa 12 000 im Jahr geschätzt.

Zum Verkehrsgebiet der Bahn gehört der südliche Teil der Romintener Heide. Die Holzabfuhr aus den Waldungen ist durch den Mangel einer nahen Verbindung mit dem Eisenbahnnetz erschwert.

Die Baukosten sind außer den von den Beteiligten zu tragenden Grunderwerbskosten von 236 000 ℳ auf 4 214 000 ℳ oder 184 000 ℳ für das Kilometer veranschlagt.

Unter Hinzurechnung des dem Kreise Goldap zu gewährenden Staatszuschusses von 120 000 ℳ zu den Grunderwerbskosten werden vom Staate 4 334 000 ℳ aufzuwenden sein.

Die neue Linie von Zinten nach Rosenberg soll den Kreis Heiligenbeil (908 qkm, 43 000 Einwohner) des Regierungsbezirks Königsberg dem Verkehre weiter erschließen. Sie liegt mit ihrer ganzen Länge von etwa 33,3 km in dem genannten Kreise.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:44 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Ihr Verkehrsgebiet umfaßt etwa 370 qkm mit rund 24 000 Bewohnern (auf 1 qkm durchschnittlich 65 Bewohner).

Die Erwerbszweige der ländlichen Bevölkerung sind überwiegend Ackerwirtschaft und deren Nebengewerbe, Viehzucht, Forstwirtschaft und an der Küste des Frischen Haffes Fischfang.

Der Absatz der Erzeugnisse und die Verwertung der Bodenschätze an Steinen, Kies und Sand leidet unter den weiten Entfernungen nach den bestehenden Bahnhöfen, die zum Teil nur auf unbefestigten Landwegen erreicht werden können. Dies macht sich besonders bei dem Absatz des Holzeinschlags aus den Waldungen bemerkbar. Sehr fühlbar ist das Fehlen der Bahnverbindung von Heiligenbeil nach dem Hafen und Wasserumschlagsplatz Rosenberg, wohin die Güter zurzeit mit Fuhrwerk befördert werden.

Die Bahn wird die gesamten wirtschaftlichen Verhältnisse des Verkehrsgebietes günstiger gestalten.

Die Baukosten sind, ausschließlich der den Beteiligten zur Last fallenden, auf 730 000 ℳ geschätzten Grunderwerbskosten, auf 4 860 000 ℳ oder rd. 145 900 ℳ für das Kilometer veranschlagt.

Die Nebenbahn von Pollnow nach Zollbrück i. Pomm. bildet die Fortsetzung der Nebenbahn Gramenz—Pollnow. Sie soll das südlich der Kreisstadt Schlawe gelegene Gebiet dem Eisenbahnverkehre weiter erschließen. Die Linie liegt im Regierungsbezirk Köslin und erhält eine Länge von ungefähr 35,6 km, wovon etwa 15,8 km auf den Kreis Schlawe (1 586 qkm, 74 000 Einwohner) und 19,8 km auf den Kreis Rummelsburg (1 146 qkm, 36 000 Einwohner) entfallen.

Das Verkehrsgebiet umfaßt rd. 410 qkm mit etwa 13 000 Bewohnern (auf 1 qkm durchschnittlich 32 Bewohner), deren hauptsächlichste Erwerbszweige Ackerbau, Viehzucht, Forstwirtschaft und landwirtschaftliche Gewerbe bilden.

Durch die Bahn werden die wirtschaftlichen und Verkehrsverhältnisse des durchschnittenen Landesteils einen erheblichen Aufschwung nehmen. Die Landwirtschaft wird durch billigere Beschaffung ihrer Bedarfsgegenstände und leichteren Absatz aller Erzeugnisse sich nutzbringender gestalten und unter gesteigerter Verwertung der natürlichen Bodenschätze die gewerblichen Nebenbetriebe erweitern und vermehren können. Ebenso wird die Forstwirtschaft durch Verbilligung der Abfuhrkosten des Holzes reichere Erträge abwerfen. Auch eine bessere Verbindung nach den Ostseehäfen Stolpmünde und Rügenwalde wird geboten.

Die Baukosten sind, ausschließlich der von den Beteiligten zu tragenden, auf 574 000 ℳ geschätzten Grunderwerbskosten, auf 6 410 000 ℳ oder rund 180 000 ℳ für 1 km veranschlagt.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:44 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die Nebenbahn von Maltsch nach Wohlau soll die durch die Oder getrennten Gebiete zwischen Maltsch und Wohlau miteinander in Verbindung bringen und dem Verkehre besser erschließen. Ihre Länge beträgt ungefähr 23,9 km, wovon auf die zum Regierungsbezirk Breslau gehörigen Kreise Neumarkt (712 qkm, 57 000 Einwohner) 2,7 km und Wohlau (803 qkm, 44 000 Einwohner) 16,3 km, auf den Landkreis Liegnitz (620 qkm, 42 000 Einwohner) des Regierungsbezirks Liegnitz 4,9 km entfallen.

Das Verkehrsgebiet umfaßt mit Einrechnung der schon mit Bahnanschluß versehenen Städte Maltsch (2 600 Einwohner) und Wohlau (5 800 Einwohner) etwa 240 qkm mit ungefähr 24 000 Bewohnern (auf 1 qkm 100 Bewohner).

Die Bodenbeschaffenheit des zu durchschneidenden Landstrichs ist größtenteils gut. Die Erträge übersteigen die eigenen Bedürfnisse der Bevölkerung. In der Gegend von Mondschütz, Stuben, Sagritz und Kreidel werden Zuckerrüben in größerem Umfange angebaut. Diese werden meist an die Zuckerfabrik in Maltsch abgesetzt und müssen dorthin auf weiten Landwegen über die Oderfähre bei Maltsch befördert werden, da keine Brücke für den Straßenverkehr über die Oder führt. Neben Zuckerrüben gelangen Körnerfrüchte und Kartoffeln zum Anbau.

Die vorhandenen Verkehrswege sind nicht ausreichend, um eine volle wirtschaftliche Entwicklung des Landstrichs herbeizuführen. Das Bedürfnis nach einem unmittelbaren Schienenwege von Maltsch nach Wohlau, der den Absatz landwirtschaftlicher Erzeugnisse und den Bezug von Kohlen, Dünge- und Futtermitteln wesentlich erleichtert, ist seit Jahren betont worden.

Die neue Bahn wird daher in erster Linie landwirtschaftlichen Interessen dienen, durch die Erleichterung des Verkehrs auf die Betriebe belebend einwirken und besonders den Anbau von Zuckerrüben fördern.

Sie erhält bei Leubus eine Brücke über die Oder, die dem bestehenden Bedürfnis entsprechend auch für den Landverkehr eingerichtet werden soll. Dies wird einen weiteren Ausbau des Landstraßennetzes durch die beteiligten Kreise anregen. Durch Berührung von Leubus wird die Bahn dem dortigen Landgestüt und der Provinzial-Irrenanstalt Verkehrserleichterungen bieten.

Das Baukapital ist, ausschließlich der auf 430 000 ℳ geschätzten, den Beteiligten zur Last fallenden Grunderwerbskosten, auf 5 390 000 ℳ geschätzt, davon 1 309 000 ℳ für die Oderbrücke. Infolge der hohen Kosten der Brücke berechnen sich die kilometrischen Kosten der Bahn auf 225 500 ℳ. Zu den Kosten der Einrichtung der Oderbrücke für den Landverkehr und als Abfindung für die dauernden Mehrausgaben, die hieraus der Staatseisen-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:44 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

bahnverwaltung erwachsen, haben die Beteiligten einen unverzinslichen, nicht rückzahlbaren Barzuschuß von 370 000 ℳ zu leisten.

Hierzu tragen bei:

die Provinzialverwaltung	250 000 ℳ,
der Kreis Wohlau	55 000 „,
die landwirtschaftliche Verwaltung	45 000 „,
die Strombauverwaltung	20 000 „.

Außerdem übernehmen die Beteiligten die Herstellung und Unterhaltung der Zuwegungen zu der Straßenfahrbahn der Brücke.

Die Bahn von Celle nach Braunschweig mit Abzweigung nach Peine soll eine kürzere Verbindung zwischen Celle und den beiden Städten Braunschweig und Peine herstellen, sowie den von ihr berührten Landstrich dem Eisenbahnverkehr weiter erschließen.

Die Länge der Strecke Celle—Braunschweig beträgt 56,9 km, die der Abzweigung nach Peine 16,5 km, mithin die Gesamtlänge 73,4 km. Hiervon kommen 25,2 km auf den Regierungsbezirk Lüneburg, und zwar 1,4 km auf den Stadtkreis Celle (25 qkm, 23 000 Einwohner), 16,5 km auf den Landkreis Celle (1 552 qkm, 39 000 Einwohner) und 7,3 km auf den Kreis Burgdorf (838 qkm, 50 000 Einwohner), ferner 30,9 km auf den Kreis Peine des Regierungsbezirks Hildesheim (386 qkm, 51 000 Einwohner) und 17,3 km auf das Herzogtum Braunschweig.

Das Verkehrsgebiet umfaßt 850 qkm mit rd. 210 000 Bewohnern (auf 1 qkm durchschnittlich 247 Bewohner), die sich durch Land- und Forstwirtschaft, Viehzucht, Handel und gewerbliche Unternehmungen ernähren. Die Gegend ist fruchtbar; angebaut werden hauptsächlich Rüben, Getreide, Kartoffeln, Obst und Gemüse. An Bodenschätzen finden sich Kalkmergel in ausgedehnten Lagern bei Meerdorf, Kalisalze bei Wathlingen, Warxbüttel, Didderse, Rolfsbüttel und Ödesse, Erdöllager bei Ölheim.

Durch die Bahn werden 1 396 ha fiskalische Forsten und 510 ha domänenfiskalische Grundstücke erschlossen.

Die neue Linie stellt für Braunschweig und Peine eine bessere Verbindung mit der schiffbaren Aller in Celle und damit einen kürzeren Verkehrsweg zur Weser und nach der See her. Die schon jetzt im lebhaften Aufschwunge begriffene Allerschiffahrt wird sich zum Nutzen von Celle und zur Förderung des Handels und der Industrie von Braunschweig und Peine weiter heben.

Die günstigen Steigungs- und Krümmungsverhältnisse ermöglichen es, die Strecke Celle—Braunschweig ohne wesentliche Mehrkosten im Unterbau so herzustellen, daß, wenn das Verkehrsbedürfnis es später erfordert, die Umwandlung der Nebenbahn in eine Hauptbahn ohne Schwierigkeit erfolgen kann.

Generated on 2019-07-31 14:44 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Das Anlagekapital der Bahn ist, abzüglich der auf 1 949 000 ℳ geschätzten Grunderwerbskosten, von denen 1 106 000 ℳ auf die preußischen Beteiligten entfallen, auf 11 043 000 ℳ oder rd. 150 400 ℳ für das Kilometer ermittelt. Für die im braunschweigischen Gebiet liegende Teilstrecke ist die unentgeltliche Hergabe des Grund und Bodens in dem Staatsvertrage vom 13. Januar 1912 von der Herzoglich Braunschweigischen Regierung zugesichert.

Die Nebenbahn von Hilders nach Wüstensachsen soll zur weiteren Erschließung und wirtschaftlichen Hebung des preußischen Rhöngebiets dienen.

Sie liegt mit der ganzen Länge von ungefähr 8,1 km im Kreise Gersfeld (337 qkm, 21 000 Einwohner) des Regierungsbezirks Cassel.

Ihrem Verkehrsgebiet, das 87 qkm mit rd. 6 000 Bewohnern zählt (auf 1 qkm durchschnittlich 69 Bewohner), sind außer den preußischen Orten Hilders (1 200 Einwohner), Batten-Findlos, Thaiden und Wickers (je 300 Einwohner), Seiferts (400 Einwohner), Wüstensachsen (1 000 Einwohner) und Reulbach (400 Einwohner), die beiden weimarischen Orte Frankenheim (1 100 Einwohner) und Birx (400 Einwohner) zuzurechnen. Das Verkehrsgebiet umfaßt den Westabhang der Langen oder Hohen Rhön und die nach dem Ulster- und dem Brandbachtale abfallenden Teile des westlich gelegenen Abtsroder Gebirgsstocks mit der Wasserkuppe.

Die neue Bahn läßt eine nachhaltige Besserung der bestehenden Verhältnisse erwarten. Sie wird durch Erleichterung des Bezuges von künstlichen Düngemitteln und des Absatzes der gewonnenen Erzeugnisse, insbesondere des Viehs, zur Entwicklung der Landwirtschaft beitragen. Die Forstwirtschaft wird ihren Versand an Nutzholz steigern, dessen Preise durch die teuere Beförderung auf dem Landwege sehr gedrückt werden. Die industrielle Tätigkeit, insbesondere der Steinbruchbetrieb, wird sich beleben; die Ausbeutung der Braunkohlenlager steht in Aussicht.

Die Baukosten sind, ausschließlich der auf 230 000 ℳ geschätzten Grunderwerbskosten, auf 1 647 000 ℳ oder rd. 203 300 ℳ für das Kilometer ermittelt.

Unter Hinzurechnung des dem Kreise Gersfeld zu gewährenden Staatszuschusses von 50 000 ℳ zu den Grunderwerbskosten werden vom Staate 1 697 000 ℳ aufzuwenden sein.

Die neue Linie von Herscheid nach Lüdenscheid bildet die Fortsetzung der durch das Gesetz vom 28. Juli 1909 (Gesetzsamml. S. 643) zum Bau genehmigten Nebenbahn Plettenberg—Herscheid. Sie soll den von ihr berührten Landesteil wirtschaftlich besser erschließen und eine nähere Verbindung von der Strecke Hagen—Altena—Finnentrop

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:44 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

nach Lüdenscheid und der Strecke Hagen—Brügge—Oberbrügge—Meinerzhagen herstellen.

Sie liegt in ihrer ganzen Länge von ungefähr 13,9 km im Regierungsbezirk Arnsberg, und zwar mit 10,4 km im Kreise Altena (655 qkm, 84 000 Einwohner) und mit 3,5 km im Stadtkreise Lüdenscheid (10 qkm, 32 000 Einwohner).

Ihr Verkehrsgebiet umfaßt gegen 90 qkm mit rd. 42 000 Bewohnern (auf 1 qkm durchschnittlich 466 Bewohner). In Lüdenscheid, dem Endpunkte der Bahn, ist industrielle Tätigkeit vorherrschend, im übrigen bilden Ackerbau, Viehzucht und Waldwirtschaft die Haupterwerbszweige der Bevölkerung; daneben bestehen kleinere gewerbliche Unternehmungen. Bei dem Mangel an ausreichender Arbeitsgelegenheit ist ein Teil der Bewohner gezwungen, außerhalb der Heimat den Lebensunterhalt zu verdienen.

Für die Vermittlung des Verkehrs kommen die Staatsbahnhöfe Lüdenscheid und Herscheid (letzterer nach Inbetriebnahme der Neubaulinie Plettenberg—Herscheid), sowie die Bahnhöfe Altenmühle und Augustenthal der Kreis Altenaer Schmalspurbahnen (Linie Werdohl—Augustenthal—Lüdenscheid) in Betracht. Die dorthin führenden Landwege haben jedoch vielfach starke Steigungen und Krümmungen, so daß ihre Benutzung hohe Fuhrkosten und erheblichen Zeitaufwand erfordert. Die vorhandenen Beförderungsgelegenheiten sind für das wirtschaftliche Bedürfnis unzureichend.

Die Bahn wird der Landwirtschaft den Bezug von künstlichen Düngemitteln und Kraftfutterstoffen sowie die Abfuhr der gewonnenen Erzeugnisse erleichtern. Der Absatz an Nutz-, Gruben- und Brennholz wird sich heben und lohnender werden. Die bestehenden gewerblichen Anlagen werden ihren Betrieb erweitern und dadurch den Verbrauch von Rohmaterialien wie den Versand ihrer Erzeugnisse steigern. Bei dem Vorhandensein reichlicher Wasserkraft steht die Errichtung neuer Anlagen zur Bearbeitung von Metall und Holz in Aussicht.

Von großer Bedeutung wird die Bahn durch den an der südöstlichen Seite von Lüdenscheid vorgesehenen neuen Bahnhof für die Weiterentwicklung der in starker Zunahme begriffenen Stadt und ihrer Umgebung sein. Mit Rücksicht auf diesen besonderen Vorteil ist von den Beteiligten ein verlorener Barzuschuß von 136 500 ℳ zu den Baukosten des neuen Bahnhofs zu leisten.

Die Bahn schafft endlich nicht unbeträchtliche Erleichterungen im Reiseverkehr und im Güteraustausch zwischen dem Gebiete der Lenne südlich Letmathe und dem der Volme südlich Hagen.

Die Baukosten sind ausschließlich der den Beteiligten zur Last fallenden, auf 622 000 ℳ geschätzten Grunderwerbskosten auf 6 115 000 ℳ = 439 900 ℳ für das Kilometer veranschlagt. Nach Abzug des oben erwähnten Bar-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:44 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

zuschusses von 136 500 ℳ bleiben vom Staat noch 5 978 500 ℳ aufzuwenden.

Die Linie endlich von Velbert nach Kettwig bildet die Fortsetzung der Stichbahn Aprath—Wülfrath—Velbert nach den Bahnlinien Düsseldorf—Kettwig—Werden—$\frac{\text{Essen}}{\text{Kupferdreh}}$ und Kettwig—Mülheim (Ruhr)-Broich. Sie soll der gewerbreichen Stadt Velbert die angestrebte nähere Schienenverbindung nach dem Ruhrkohlengebiete bringen und die gleichfalls betriebsame Gemeinde Heiligenhaus an das Staatseisenbahnnetz anschließen.

Sie liegt mit ihrer ganzen Länge von ungefähr 16,0 km im Regierungsbezirk Düsseldorf und zwar mit etwa 12,0 km im Kreise Mettmann (250 qkm, 115 000 Einwohner), mit 2,6 km im Landkreise Düsseldorf (311 qkm, 91 000 Einwohner) und mit 1,4 km im Landkreise Essen (175 qkm, 277 000 Einwohner).

Das Verkehrsgebiet umfaßt gegen 70 qkm mit rd. 40 000 Bewohnern (auf 1 qkm durchschnittlich 571 Bewohner). Land- und Forstwirtschaft sind von geringer Bedeutung, es werden daher Roggen, Weizen, Hafer, Hülsenfrüchte, Kartoffeln, Futtermittel und Nutzholz von auswärts eingeführt. Den Haupterwerbszweig der Bevölkerung bildet die Eisenindustrie, die zum Teil als Hausindustrie betrieben wird.

An Bodenschätzen kommen außer Lehm und Grauwacke Kalksteine vor. Letztere sind zum Hochofenbetrieb und zur Stahlerzeugung geeignet. Eine Ausbeute von Kalk und Dolomit war wegen der Schwierigkeiten des Absatzes nach auswärts bisher nicht möglich.

Der Landstrich ist in seinen Verkehrsbeziehungen auf die Nebenbahn Aprath—Wülfrath—Velbert und die Strecke Elberfeld—Neviges—Velbert—$\frac{\text{Hösel}}{\text{Werden}}$ der schmalspurigen Bergischen Kleinbahnen angewiesen. Vom Staatsbahnhofe Velbert ist das Ruhrkohlengebiet jedoch nur auf den Umwegen über Aprath—Neviges und Wülfrath—Ratingen West zu erreichen, wodurch für den Bezug der notwendigen Rohstoffe für die Industrie in Velbert, namentlich Roheisen, Stab- und Formeisen, Sand, Kohlen und Koks, aus diesem Gebiete und für den Absatz der Erzeugnisse dahin erhebliche Frachtverteuerungen entstehen. Die Benutzung der auch dem Güterverkehr dienenden Kleinbahn Velbert—Heiligenhaus—Hösel hat wegen der erforderlichen Umladung der Güter auf den Staatsbahnhöfen Velbert und Hösel gleichfalls Frachtverteuerung und Zeitverlust zur Folge. Die heutigen Verkehrsverhältnisse entsprechen daher nicht mehr dem vorhandenen Bedürfnisse.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:45 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die neue Bahn wird hierin Wandel schaffen. Die Eisenindustrie wie auch die anderen Gewerbe werden sich kräftig weiter entwickeln und zur Vergrößerung der bestehenden und Errichtung neuer Betriebe schreiten. Kalksteine und Dolomit werden nach den Hüttenwerken im westlichen Teile des Ruhrbezirks guten Absatz finden. Der Reiseverkehr zwischen Velbert und dem genannten Bezirk, der wegen der Umwege über Aprath und Ratingen in der Entwicklung gehemmt ist, wird sich beleben und günstige Wirkungen auf das wirtschaftliche Gedeihen der Bevölkerung ausüben.

Zur Beförderung werden hauptsächlich kommen im Empfang: Steinkohlen (Koks), Stab- und Formeisen, Eisendraht, Eisenbleche, Sand, Zement, Kalk, Nutzholz, Bretter, Getreide, Mehl, Kartoffeln, Düngemittel; im Versand: Eisenwaren, altes Eisen, Ziegelsteine, Kalksteine und Dolomit.

Die Baukosten sind, ausschließlich der auf 2 007 000 ℳ geschätzten Kosten des von den Beteiligten bereitzustellenden Grund und Bodens auf 7 175 000 ℳ = 448 000 ℳ für das Kilometer veranschlagt.

Da die Anlage des neuen Bahnhofs bei Velbert eine wegen der Zunahme des Verkehrs auf die Dauer nicht von der Hand zu weisende Erweiterung des jetzigen Bahnhofs Velbert entbehrlich macht, und dadurch der Staatseisenbahn erhebliche Kosten erspart werden, rechtfertigt es sich, daß der Stadt zu den sehr großen Kosten der Geländebeschaffung, soweit diese von ihr übernommen ist, ein Staatszuschuß von 530 000 ℳ gewährt wird. Unter Hinzurechnung dieses Betrages werden mithin 7 705 000 ℳ vom Staate für den Bahnbau aufzuwenden sein.

Die Gesamtlänge der neuen Bahnen — einschließlich der unter I a 1, 2 und 3 aufgeführten Linien — beträgt 376,3 km. Hiervon kommen:

a) auf die Provinzen im Osten:

Ostpreußen	56,1 km,	
Pommern	35,6 „	
Schlesien	23,9 „	
zusammen		115,6 km;

b) auf die Provinzen im Westen:

Hannover	95,4 km,	
Westfalen	96,4 „	
Hessen-Nassau	8,1 „	
Rheinprovinz	33,0 „	
zusammen		232,9 km;
c) auf außerpreußisches Gebiet		27,8 „
zusammen		376,3 km.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:45 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Auf die 6 östlichen Provinzen kommen hiernach 33,2 % der in Preußen belegenen Kilometer mit einem Baukapital von 20 994 000 ℳ = 27,3 % des für Bahnbauten innerhalb Preußens bestimmten Betrages.

Auf die 6 westlichen Provinzen kommen 66,8% der in Preußen liegenden Kilometer für 56 026 000 ℳ = 72,7 % des für Preußen bestimmten Betrages.

Die auf außerpreußisches Gebiet kommenden 27,8 km erfordern einen Bauaufwand von 4 384 000 ℳ = 5,4 % der Gesamtsumme.

Sieht man von den Hauptbahnen ab, so kommen die neuen Nebenbahnen

mit 115,6 km oder 55,1 % auf den Osten und
„ 94,1 „ „ 44,9 „ „ „ Westen.

II. Erwerb des Eigentums bestehender Privatbahnen.

Im § 1 unter II des Gesetzes werden zum Erwerb des Eigentums:

1. der Bergheimer Kreisbahnen (von Mödrath über Bergheim nach Bedburg, von Elsdorf über Bergheim nach Rommerskirchen, von Benzelrath nach Oberbolheim und von Bedburg nach Ameln 10 180 000 ℳ
2. der Mödrath—Liblar-Brühler Eisenbahn . . . . . 4 120 000 „

zusammen . . . 14 300 000 ℳ

bewilligt. Die mittleren und unteren Bediensteten dieser Bahnen sollen übernommen werden.

Über die Bedeutung dieses Erwerbes ist aus der Begründung des Gesetzentwurfes und der Denkschrift folgendes zu entnehmen:

Die zu erwerbenden Eisenbahnen sind mit Ausnahme der Strecke Rheidt—Rommerskirchen, die von vornherein als Nebenbahn hergestellt wurde, zunächst als schmalspurige Kleinbahnen gebaut worden. Als sie dem wachsenden Verkehr nicht mehr genügten, wurde ihre Umwandlung in vollspurige Nebenbahnen genehmigt und zum größten Teil in den Jahren 1903 und 1904 durchgeführt; die beiden Strecken Benzelrath—Oberbolheim und Bedburg—Ameln sind noch in der Umwandlung begriffen und sollen bis zum 1. Oktober 1912 betriebsfähig sein. Der Bau der jetzt zu verstaatlichenden Bahnen mußte seinerzeit der Privatunternehmung überlassen werden, weil dringlichere Aufgaben und die Finanzlage es nicht zuließen, im Bergheim—Liblarer Gebiet die erforderlichen Bahnverbindungen staatsseitig herzustellen. Indessen wurde bei der Konzessionierung als Nebenbahnen im Hinblick auf den schon damals recht bedeutenden Verkehr dem Staat das Recht vorbehalten, die Bahnen jederzeit, jedoch nicht vor Ablauf des Jahres 1910, eigentümlich zu erwerben.

Die Bergheimer Kreisbahnen sind Eigentum des Kreises Bergheim, während die Mödrath-Liblar-Brühler Bahn einer zum Zweck des Baues und Betriebes dieser Bahn errichteten Aktiengesellschaft mit dem Sitz in Cöln gehört.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:45 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die Betriebsführung auf beiden Bahnen ist der Westdeutschen Eisenbahngesellschaft übertragen. Im Falle der Verstaatlichung löst sich das Verhältnis, ohne daß die Pächterin berechtigt ist, Entschädigungsansprüche geltend zu machen.

Der Betrieb und die Verwaltung erfolgt nach den Bestimmungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904. Der Betrieb der noch im Umbau begriffenen Bahnen Benzelrath—Oberbolheim und Bedburg—Ameln regelt sich zurzeit noch nach den Bestimmungen für Kleinbahnen.

Das Netz der Bergheimer Kreisbahnen bilden die vier eingleisigen Strecken:

Bedburg—Mödrath,
Elsdorf—Rommerskirchen,
Benzelrath—Oberholheim,
Bedburg—Ameln.

Es umfaßt rund 92 km, wovon rund 36 km durchgehendes Gleis und 16 km Nebengleis auf die jetzigen Nebenbahnen und 31 km durchgehendes Gleis und 9 km Nebengleis auf die in Nebenbahnen umzubauenden Strecken Benzelrath—Oberbolheim und Bedburg—Ameln entfallen.

Die Strecken und Bahnhofsanlagen der Bergheimer Kreisbahnen liegen durchweg auf eigenem Bahnkörper mit Ausnahme einer Strecke zwischen Horrem und Bergheim im Dorfe Quadrath. Hier liegen die Gleise auf etwa 1 km Länge auf der durch das Dorf führenden Provinzialstraße. Dem Kreise ist die Benutzung der Provinzialstraße ohne Entgelt gestattet worden.

Die beiden Strecken Benzelrath—Oberbolheim und Bedburg—Ameln bilden mit dem übrigen Netz der Bergheimer Kreisbahnen ein wirtschaftliches und betriebliches Gesamtunternehmen. Ihre Mitverstaatlichung ist eine natürliche Voraussetzung der Ausübung des staatlichen Erwerbsrechts.

Die Nebenbahn Mödrath—Liblar-Brühl beginnt in dem mit den Bergheimer Kreisbahnen gemeinschaftlichen Bahnhof Mödrath und endet im Bahnhof Vochem der Cöln-Bonner Kreisbahnen. Sie besteht aus der Linie Mödrath —Liblar, welche in südlicher Richtung nach dem Ende des Personenbahnhofs Liblar der Staatsbahnstrecke Cöln—Euskirchen führt. In Liblar schließt die Fortsetzung der Nebenbahn nach Vochem an,

Die beiden Linien sind dreischienig für Voll- und Schmalspurbetrieb ausgebaut. Ihre Betriebslänge beträgt 20,31 km durchgehende Gleise, die Länge der Nebengleise 3,09 km.

In Vochem besitzt die Nebenbahn keinen eigenen Bahnhof, sondern nur einige Gleise auf dem Gelände der Cöln-Bonner Kreisbahnen. Durch diese schließt sie an die Station Brühl der Staatsbahnstrecke Cöln—Bonn und an die Rheinumschlagsanlagen der Cöln-Bonner Bahnen in Wesseling an.

Gegenstand des Erwerbs bilden die Bahnen mit allem beweglichen und unbeweglichen Zubehör an Grundstücken, Gebäuden und Fahrzeugen mit Ausnahme der dem Personenverkehr dienenden schmalspurigen Fahrzeuge der Mödrath-Liblar-Brühler Eisenbahn. Miterworben werden die angesammelten Bestände der Erneuerungs- und Reservefonds, und zwar diejenigen der Bergheimer Kreisbahnen nach dem Stande vom 31. März 1911.

Die Bergheimer Kreisbahnen haben ihre Bedeutung vor allem in der Erschließung des im Gebiet der Bahn vorhandenen reichen Vorkommens an Braunkohle.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:45 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Der Braunkohlenbergbau dient zunächst den örtlichen Interessen des Kreises selbst. Er versorgt die bedeutenden, im Kreise ansässigen industriellen Unternehmungen mit billigen Brennmitteln. Darüber hinaus hat jedoch der Absatz der Baunkohle als Heiz- und Feuerungsmaterial nach den westlichen Gebieten Deutschlands, nach Österreich, Italien, Frankreich, Belgien, Luxemburg, Schweiz und den Niederlanden einen von Jahr zu Jahr steigenden raschen Aufschwung genommen.

Die wirtschaftliche Bedeutung der Mödrath-Liblar-Brühler Bahn liegt ebenfalls in der Erschließung des rheinischen Braunkohlenbezirks. In ihrem Verkehrsgebiet liegt eine Anzahl der bedeutendsten Braunkohlengruben, die zum größten Teil an die Nebenbahn angeschlossen sind. Von besonderer Bedeutung ist der Umstand, daß die Mödrath-Liblar-Brühler Bahn durch den Anschluß an die Cöln-Bonner Kreisbahnen in Vochem die Rheinumschlagsanlagen dieser Bahn in Wesseling erreicht, und auf diese Weise ein direkter Umschlag der Braunkohle aus den Wagen der Nebenbahn in das Rheinschiff ermöglicht wird. Der Umschlag beträgt je nach dem Wasserstand des Rheins täglich 50 bis 150 Wagen.

Daneben haben beide Bahnen in vorteilhafter Weise auf das gesamte Erwerbsleben der erschlossenen Landesteile, insbesondere auf Hebung der Landwirtschaft durch Vermehrung des Rübenbaues hingewirkt. Der Absatz der Zuckerrüben wird durch direkten Anschluß an die Zuckerfabriken in Bedburg und Elsdorf wesentlich erleichtert.

Wie im Güterverkehr haben die Bahnen auch im Personenverkehr einen von Jahr zu Jahr sich steigernden Verkehr zu verzeichnen.

Die Betriebseinnahmen sind stetig gewachsen, und zwar bei den Bergheimer Kreisbahnen von 12 380 ℳ auf 1 km im Jahre 1905 auf 16 772 ℳ im Jahre 1910 und bei der Mödrath-Liblar-Brühler Eisenbahn von 11 380 ℳ auf 1 km im Jahre 1905 auf 31 105 ℳ im Jahre 1910.

Der rasche und mächtige Aufschwung der rheinischen Braunkohlenindustrie hatte es bald erforderlich gemacht, daß die zunächst als Kleinbahn genehmigten und in Schmalspur angelegten Bergheimer Kreisbahnen und Mödrath-Liblar-Brühler Bahn in vollspurige Nebenbahnen umgewandelt wurden, was die direkte Tarifierung mit den deutschen Staatsbahnen und den Bahnen der Schweiz, Hollands, Belgiens, Luxemburgs, Italiens mit Rücksicht auf den sich immer erweiternden Absatz der Braunkohlenbriketts zur Folge hatte. Der zeitige Umfang der Transporte hat eine solche Höhe erreicht, daß es angezeigt erscheint, so bedeutende Transportunternehmungen, wie beide Bahnen es schon heute sind, in die Hand des Staates zu übernehmen. Das Nebeneinanderbestehen von Staats- und Privateisenbahnen im Gebiete der rheinischen Braunkohlenindustrie ist unwirtschaftlich und führt zu Interessengegensätzen, die besser vermieden werden.

Das Bestehen von Privatbahnen, die in der Braunkohle über ein reiches und lohnendes Frachtgut verfügen, führt zu Bestrebungen, die mit den Aufgaben der Staatseisenbahnverwaltung nicht verträglich sind. Wie die Kreis Bergheimer Nebenbahnen und die Mödrath-Liblar-Brühler Bahn sich bereits zu einer Verkehrs- und Betriebseinheit vereinigt haben, so haben sie sich auch mit den Kleinbahnen Bedburg—Ameln, Benzelrath—Oberbolheim, Cöln—Frechen und mit den Cöln-Bonner Kreisbahnen zusammengeschlossen, wodurch

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:45 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

ein direkter Umschlag am Rhein und ein direkter Absatz an das Industriegebiet von Cöln erreicht worden ist. Darüber hinaus bestehen Ausdehnungsbestrebungen, die wiederholt in die Erscheinung getreten sind und darauf hinausgehen, sich mit den Bahnen der benachbarten Kreise Düren, Euskirchen, Aachen zusammenzuschließen, um die Transporte auf möglichst weite Entfernungen, wenn möglich bis zur belgischen und holländischen Grenze, in der Hand zu behalten.

Zu berücksichtigen ist ferner die Mindereinnahme, die für die Staatsbahnen aus dem Wettbewerb mit den Bergheimer Kreisbahnen und der Mödrath-Liblar-Brühler Bahn erwächst, und die sich auf jährlich rund 168 500 ℳ berechnet.

Die angegebenen wirtschaftlichen, betrieblichen und finanziellen Vorteile lassen sich ohne Opfer für die Staatskasse erzielen, da der Kaufpreis sich ohnehin angemessen verzinst.

Der Erwerb der Nebenbahn ist auch zur Vervollständigung des Staatseisenbahnnetzes notwendig. Der Güteraustausch zwischen dem rheinisch-westfälischen Kohlenrevier und dem Lothringen-Luxemburger Erzgebiet — der sogenannte Ruhr-Mosel-Verkehr — vollzieht sich heute in der Hauptsache über die beiden Rheinstrecken und die Moselstrecke als die betrieblich günstigsten Linien. Die bestehenden Eifelbahnen kommen wegen der starken Steigungen weniger in Betracht. Die starke Belastung der beiden Rheinstrecken macht es erforderlich, daß eine Entlastung eintritt und ein Teil desjenigen Verkehrs, dessen Beförderung über andere Wege möglich ist, d. h. des Ruhr-Mosel-Verkehrs, abgelenkt wird. Auch die Mosellinie ist gleichfalls stark belastet und vermag einen erheblichen Verkehrszuwachs nicht mehr aufzunehmen.

Unter den geplanten Lösungen für die Entlastung scheint die am zweckmäßigsten zu sein, die einen Teil des Ruhr-Mosel-Verkehrs aus dem Ruhrbezirk über Hohenbudberg—Umgehungsbahn Neuß—Bedburg—Liblar—Ahrweiler—Dümpelfeld nach Gerolstein umleitet und ihn dort in die Eifellinie einmünden läßt. Die Lösung sieht den zweigleisigen Ausbau der 35 km langen Ahrtalbahn Remagen—Dümpelfeld vor, der schon durch das Anleihegesetz 1907 genehmigt ist. Von Dümpelfeld bis Gerolstein werden die zweigleisig im Bau begriffenen Neubaulinien Dümpelfeld—Lissendorf bis Hillesheim und Hillesheim—Gerolstein zu benutzen sein, die ebenfalls schon 1907 gesetzlich genehmigt sind.

Es ist dann nur noch der Bau einer neuen zweigleisigen Bahnstrecke von Liblar nach Ahrweiler und der zweigleisige Ausbau der jetzt zu erwerbenden Nebenbahnstrecken von Bedburg oder bei Herstellung einer Bahn von Holzheim nach Rommerskirchen von hier über Mödrath nach Liblar unter Abflachung der starken Steigungen und Krümmungen erforderlich.

Nach den Konzessionsurkunden setzen sich die Verkaufspreise zusammen aus den notwendig und nützlich aufgewendeten Anlagekosten ausschließlich der Kosten der schmalspurigen Fahrzeuge, soweit sie nicht zu übernehmen sind, und eines Zuschlages von 10 % der Anlagekosten mit Ausnahme der Aufwendungen für den Bau der Strecke Rheidt –Rommerskirchen und für die Umwandlung der Strecke Liblar –Brühl aus einer Kleinbahn in eine Nebenbahn. Die hiernach für den Erwerb der Bahnen zu machenden Aufwendungen sind zu veranschlagen:

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:45 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

a) für die Bergheimer Kreisbahnen auf . . . . . 10 180 000 ℳ
b) für die Mödrath-Liblar-Brühler Eisenbahn auf 4 120 000 „.

Über die Ausführung der Konzessionsbedingungen im einzelnen sind Meinungsverschiedenheiten entstanden. Zu deren Behebung ist mit dem Kreise Bergheim der Vertrag vom 4./5. März 1912 und mit der Mödrath-Liblar-Brühler Eisenbahn der Vertrag vom 2./6. Mai 1912 geschlossen worden.

III. Vervollständigung des Staatseisenbahnnetzes.

A. In § 1 unter III des Gesetzentwurfs werden gefordert zur Herstellung von zweiten und weiteren Gleisen auf den Strecken:

1.	Ostrowo –Skalmierzyce	1 440 000 ℳ
2.	der Stadtverbindungsbahn Breslau, einschließlich Herstellung einer neuen Abstellgleisgruppe westlich vom Hauptbahnhofe daselbst	6 660 000 „
3.	Scheune –Pasewalk	2 126 000 „
4.	Küstrin—Kietz –Frankfurt a. O.	1 377 000 „
5.	Senftenberg (Lausitz) –Drebkau	1 773 000 „
6.	Triptis—Saalfeld	3 110 000 „
7.	Vienenburg—Grauhof Gbf.	517 000 „
8.	Weetzen—Münder a. Deister	3 300 000 „
9.	Osberghausen (b. Ründeroth)—Dieringhausen, einschließlich Verlegung der Strecke auf einen eigenen Bahnkörper	1 910 000 „
10.	Mülheim a. Ruhr-Heißen—Essen-Rüttenscheid . .	847 000 „
11.	Block Hochstraße—Osterfeld Süd, Personenstation	347 000 „
	zusammen	23 407 000 ℳ.

Zu 2 ist in der Denkschrift folgendes bemerkt:

In den Hauptbahnhof Breslau münden von Westen her die zweigleisigen Bahnlinien von Berlin, Stettin, Posen und Oels. Während die Linien von Berlin und Stettin gemeinsam zweigleisig eingeführt werden, sind die beiden zweigleisigen Bahnen von Posen und Oels innerhalb der Stadt Breslau auf ein einziges Gleis zusammengezogen. Auf den drei Stadtbahngleisen verkehren 188 Züge, davon 114 auf den Gleisen der Richtung Berlin und Stettin, die übrigen 74 Züge der Richtung Posen und Oels auf dem dritten Gleis, und zwar in beiden Fahrrichtungen, so daß bei Verspätung eines Zuges teilweise bedeutende Verschiebungen im Fahrplan und große Erschwerungen des Betriebes eintreten, zum Teil auch die Anschlüsse auf Zwischenstationen versäumt werden. Das Einlegen neuer Züge ist nahezu ausgeschlossen; auch sind die Gleisunterhaltungsarbeiten bei dem dichten Zugverkehr erschwert. Bei einer Betriebsstörung auf dem eingleisigen Streckenabschnitt würde der Verkehr auf beiden Strecken nach Posen und Oels zeitweise unterbrochen werden. Daher ist der Ausbau eines vierten Gleises auf der 1,8 km langen Strecke zwischen dem Hauptbahn-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:45 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

hof und der Trennungsstelle der Posener und Oelser Strecke nötig. Im Zusammenhange damit muß für den dauernd zunehmenden Verkehr eine neue Abstellgleisgruppe geschaffen werden, da die vorhandenen Abstellgleise nicht mehr ausreichen. Dadurch, daß die Abstellgleise sämtlich am Ostende der Bahnsteiganlagen liegen, wird ferner die Fahrplangestaltung ungünstig beeinflußt, weil das Ab- und Zustellen von und zu den Bahnsteigen nur mit wiederholten, zeitraubenden Rückwärtsbewegungen möglich ist. Eine notwendige westliche Abstellgruppe konnte bisher nicht hergestellt werden, weil in der Nähe des Personenbahnhofes der nötige Platz fehlte und weiter außerhalb die Gleisverbindungen mit Mochbern, Pöpelwitz und den Bahnhöfen Breslau Märkisch, Breslau Odertor und Breslau Freiburger Bahnhof jede umfangreichere Erweiterung verboten. Es ist daher notwendig, gleichzeitig mit dem Ausbau des vierten Gleises, der ohnehin umfangreichen Grunderwerb erfordert, eine westliche Abstellgleisgruppe unmittelbar neben den Stadtbahngleisen herzustellen. Zur Durchführung des Bauentwurfes ist es erforderlich, die südliche Friedrichstraße einzuziehen und ihre Häuser zum Abbruch zu erwerben. Dies ist nach den Vorverhandlungen mit der Stadt Breslau und den zuständigen staatlichen Behörden erreichbar, wenn dafür die stumpf endende nördliche Friedrichstraße bis zur Springerstraße durchgeführt wird. Alsdann soll das vierte Gleis vom Hauptbahnhof bis zur Gabitzstraße auf der Südseite und von dort bis zur Trennungsstelle der Posener und Oelser Strecke auf der Nordseite der bestehenden Gleise angelegt werden. Die neue Abstellgleisgruppe wird in zwei Teilen zwischen Teich- und Kaiser Wilhelm-Straße und zwischen dieser und der Gabitzstraße südlich des neuen Gleises hergestellt werden. Außerdem wird infolge der Verbreiterung des Bahndammes ein teilweiser Umbau der Bauwerke für die unterführten Straßen nötig.

Die Gesamtkosten, einschließlich der Aufwendungen für die Durchführung der nördlichen Friedrichstraße bis zur Springerstraße, sind zu 6 980 000 ℳ veranschlagt, wovon annähernd 4 000 000 ℳ auf den Grunderwerb entfallen. Für besonders dringliche Grunderwerbungen sind im Etatsjahre 1911 bereits 320 000 ℳ aus dem Dispositionsfonds zu unvorhergesehenen Ausgaben bereitgestellt worden, so daß im ganzen noch 6 660 000 ℳ zu beschaffen bleiben.

B. In § 1 unter IV des Gesetzentwurfs werden beansprucht zu nachstehenden Bauausführungen:

1.	für die Herstellung einer Verbindungsbahn bei Bebra	4 420 000 ℳ
2.	für die Herstellung einer Verbindungsbahn zwischen Rüdesheim (Geisenheim) und Sarmsheim (Ockenheim)—Teilstrecken auf preußischem Gebiet . . .	6 028 000 „
3.	zur Deckung der Mehrkosten für bereits genehmigte Bauausführungen, und zwar:	
	a) der Eisenbahn von Gumbinnen nach Szittkehmen	350 000 „
	b) der Eisenbahn von (Erndtebrück) Raumland-Markhausen (früher Raumland-Berleburg) nach Allendorf b. Battenberg	875 000 „

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:45 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

c)	der Eisenbahn von (Brügge) Oberbrügge nach Wipperfürth und Radevormwald	263 000 ℳ
d)	der Eisenbahn von Malmedy nach der Reichsgrenze in der Richtung auf Stavelot	490 000 „
e)	der Eisenbahn von Seifen i. Westerwald nach Linz a. Rhein	825 000 „
f)	der Eisenbahn von Jülich nach Dalheim i. d. Rheinprovinz	1 300 000 „
g)	der Eisenbahn von Heringsdorf Seebad nach Wolgasterfähre	474 000 „
h)	der Eisenbahn von Immekeppel nach Lindlar	1 000 000 „
i)	der Eisenbahn von Nauen nach Oranienburg	900 000 „
k)	der Eisenbahn von Altenhundem nach Birkelbach	1 545 000 „
l)	der Eisenbahn von Remagen über Dümpelfeld, Lissendorf und Jünkerath nach Weywertz (früher Bütgenbach)	11 626 000 „
m)	der Eisenbahn von Marienberg-Langenbach nach Erbach i. Westerwald	335 000 „
n)	der Eisenbahn von Plettenberg nach Herscheid	2 100 000 „
o)	der Eisenbahn von Ahrdorf nach Blankenheim Wald (früher Blankenheim [Eifel]) . .	2 400 000 „
p)	des zweiten Gleises auf der Strecke Breslau—Glogau	1 552 000 „
q)	des zweiten Gleises auf der Strecke Hermsdorf-Klosterlausnitz—Gera	490 000 „
r)	des zweiten Gleises auf der Strecke Neurode—Glatz	546 000 „
s)	der zweigleisigen Verbindung zwischen den Bahnhöfen Hillesheim (Linie Dümpelfeld — Lissendorf) und Gerolstein nebst selbständiger Einführung der Bahn von Prüm in den Bahnhof Gerolstein	1 360 000 „
t)	der Umgehungsbahn bei Elm	2 229 000 „
	zusammen	41 108 000 ℳ.

In der Begründung zu Nr. 1 ist bemerkt:

Diese Bahn soll die Hauptbahnen Eisenach—Bebra und Bebra—Frankfurt a. M. östlich vom Bahnhofe Bebra unmittelbar verbinden und dadurch den lästigen Kopfbetrieb für diejenigen Schnellzüge und durchgehenden Güterzüge beseitigen, die aus Verkehrsrücksichten in den Bahnhof Bebra nicht einzuführen

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:45 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

sind. Durch die neue Verbindung wird eine wesentliche Verbesserung für den wichtigen Schnellzugverkehr der Strecke Berlin—Bebra—Frankfurt a. Main sowie eine Beschleunigung des Güterverkehrs und des Wagenumlaufs erzielt und der Bahnhof Bebra entlastet. Um bei weiterer Steigerung des Güterverkehrs durch Entlastung des Innenbahnhofes die Leistungsfähigkeit des Bahnhofes Bebra erhöhen zu können, ist bei der Betriebsstation Blankenheim der neuen Linie die Möglichkeit vorgesehen, die Frankfurter und Thüringer Güterzüge später unmittelbar in die Ablaufgleise des Rangierbahnhofes zu leiten. Auf diese Anlagen ist bei Bemessung des Geländebedarfs Rücksicht genommen. Die Kosten sind zu 4 720 000 ℳ veranschlagt. Für dringliche Grunderwerbungen sind im Etatsjahr 1911 bereits 300 000 ℳ aus dem Dispositionsfonds zu unvorhergesehenen Ausgaben bereitgestellt worden, so daß noch 4 420 000 ℳ zu beschaffen bleiben.

Zu Nr. 2 heißt es:

Zwischen der Horchheimer Brücke bei Koblenz und der Kaiserbrücke bei Mainz besteht keine feste Eisenbahnverbindung der beiden Rheinufer. Die einzige überhaupt vorhandene Verbindung ist das von der Eisenbahnverwaltung betriebene Personentrajekt zwischen Rüdesheim und Bingen. Zur Verbesserung des Eisenbahnverkehrs auf der vorbezeichneten langen Strecke soll eine von Rüdesheim ausgehende, den Rhein mit einer festen Brücke überschreitende und bei Sarmsheim in die Rhein-Nahe-Bahn einmündende zweigleisige Verbindungsstrecke gebaut werden. Zugleich sollen zwei von dieser Strecke ausgehende Abzweigungen, und zwar nach Geisenheim und Ockenheim, hergestellt werden.

Nach Maßgabe des Interesses an diesen Anlagen zahlt das Reich zu den Kosten der Stammlinie Rüdesheim—Sarmsheim einen einmaligen, nicht rückzahlbaren Barzuschuß von 75 %, während Preußen und Hessen zusammen 25 % dieser Kosten tragen. Die Kosten der beiden Abzweigungen werden von Preußen und Hessen allein übernommen. Die letzteren hiernach zur Last fallenden Kosten werden nach der zwischen der preußischen und hessischen Regierung getroffenen Vereinbarung auf beide Staaten derart verteilt, daß Preußen für die Abschnitte von der rechtsrheinischen Abzweigungsstelle bis etwa Mitte Rhein (einschließlich der Abzweigung nach Geisenheim) und von Mitte Nahe bis zur Einmündung der Verbindungsstrecke in die Rhein-Nahe-Bahn aufzukommen hat, Hessen für den Abschnitt von etwa Mitte Rhein bis Mitte Nahe (einschließlich der Abzweigung nach Ockenheim).

Die erstgenannten Abschnitte werden im Sinne der Bestimmung in Artikel 11 Abs. 5 des preußisch-hessischen Gemeinschaftsvertrages vom 23. Juni 1896 (Gesetzsammlung S. 223) als Zugang zum preußischen Staatseisenbahnbesitz, der letztgenannte wird als Zugang zum hessischen Staatseisenbahnbesitz behandelt.

Die Strecke Rüdesheim—Sarmsheim ist 8,8 km lang, wovon auf preußischem Gebiet 2,9 km, auf hessischem Gebiet 5,9 km liegen. Die Abzweigung nach Geisenheim hat 0,95 km, diejenige nach Ockenheim 2 km Länge.

Das Anlagekapital der Verbindungsbahn hat vorerst nur auf Grund allgemeiner Vorarbeiten ermittelt werden können und beträgt danach für die Stammlinie Rüdesheim—Sarmsheim 9 863 000 ℳ, für die Abzweigung nach Geisen-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:45 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

heim 835 000 ℳ, für die Abzweigung nach Ockenheim 850 000 ℳ. Nach dieser vorläufigen Ermittlung hat

Preußen a) ohne Berücksichtigung des Reichszuschusses 5 193 000 ℳ,
b) mit Berücksichtigung 1 298 000 ℳ,
Hessen a) ohne Berücksichtigung des Reichszuschusses 4 670 000 ℳ,
b) mit Berücksichtigung 1 168 000 ℳ

zu tragen. Hierzu treten in beiden Fällen noch die Kosten der Abzweigungen mit 835 000 ℳ für Preußen und 850 000 ℳ für Hessen. Der Betrag für das preußische Anleihegesetz beläuft sich danach auf 5 193 000 + 835 000 = 6 028 000 ℳ, der Reichszuschuß für Preußen auf . . . . . 3 895 000 „. Die Baukosten sollen demnächst auf Grund ausführlicher Vorarbeiten noch genauer festgestellt, und es soll dann später der Anteil des Reiches zur Ermöglichung einer einfacheren Abrechnung pauschaliert werden.

Zu Nr. 3 l ist in der Begründung folgendes ausgeführt:

Die einzelnen Bewilligungen für diese zusammenhängende Strecke sind nach der in der Budgetkommission des Abgeordnetenhauses am 31. Mai 1910 abgegebenen Erklärung zur Vereinfachung der Bauausführung und vorteilhaften Abgrenzung der Bauabteilungen zu einem einheitlichen Gesamtkredit verschmolzen worden. Hierzu leistet das Reich in Ausführung der §§ 6 der Staatsverträge vom 24. März 1907 und 20. Februar 1908 einen Pauschbeitrag von insgesamt 19 687 000 ℳ. Zu dem Gesamtkredit gehören:

a) die Bewilligung für den Ausbau der Bahnstrecke Remagen—Dümpelfeld (Gesetz vom 29. Mai 1907, Gesetzsamml. S. 103, § 1 III 2) mit . . . . . 6 400 000 ℳ,
b) die Bewilligung für den Bahnbau von Dümpelfeld nach Lissendorf (Gesetz vom 29. Mai 1907, Gesetzsamml. S. 103, § 1 I b 18) mit . . . . . 13 243 000 „
und c) die Bewilligung für den Bahnbau von (Lissendorf) Jünkerath nach Weywertz (früher Bütgenbach) (Gesetz vom 14. Mai 1908, Gesetzsamml. S. 117, § 1 Ib 13) mit . . . . . 16 273 000 „
zusammen . . 35 916 000 ℳ.

Die Gesamtausführung umfaßt die Herstellung eines zweiten Gleises von rund 34 km Länge und den Bau einer zweigleisigen Bahn von rund 90 km Länge, zusammen eine Linie von rund 124 km Baulänge mit 158 Wegebauwerken, 29 Brücken von mehr als 10 m lichter Weite, 11 Tunneln und 38 Stationen. Die Bahn liegt fast ausschließlich auf Dämmen oder in Einschnitten, wodurch sich Schienenübergänge fast vollständig vermeiden ließen und Bahnbewachungskosten erspart werden.

Die Bausumme von 35 916 000 ℳ bedarf nunmehr der Erhöhung um 11 626 000 ℳ (rd. 32 %), also auf 47 542 000 ℳ. Von der Erhöhung kommen:

auf Grunderwerb . . . . . 490 000 ℳ,
auf die Herstellung des Bahnkörpers — Erdarbeiten, Bauwerke und Tunnel — . . . . . 9 430 000 „
auf Oberbau und Stationen . . . . . 1 706 000 „
im ganzen . . . 11 626 000 ℳ.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:45 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die Hauptursache für die Überschreitung liegt in den außerordentlich ungünstigen Boden- und Gebirgsverhältnissen der von den Bahnstrecken durchzogenen Teile der Eifel, die trotz der vorher erstatteten geologischen Gutachten und vorgenommenen Bodenuntersuchungen nicht angenommen werden konnten, sondern erst nach dem Anschneiden der Berge durch die Bahn zu erkennen waren. Auf die Höhe der Grunderwerbskosten war neben einer Steigerung der Bodenpreise hauptsächlich von Einfluß, daß infolge Anlage flacherer Böschungen sowie wegen Rutschungen und Seitenablagerungen ein erheblicher Mehrbedarf an Gelände eintrat. Die ungewöhnlich hohen Mehrkosten bei der Herstellung des Bahnkörpers entstanden: durch bedeutende Nachbewilligungen an die Unternehmer für Lösung schwieriger Felsmassen, wie Dolomit, Kalkfelsen und Basalt, durch Hochwasserschäden und viele umfangreiche Rutschungen, durch zahlreiche Ahrverlegungen und Verschiebungen der ganzen Bahnlinie an den Rutschstellen, durch ausgedehnte Stollenanlagen und mächtige Steinschüttungen zur Festlegung rutschender Berge, durch Anlage starker Futter- und Stützmauern zur Vermeidung von Rutschungen, durch Verlängerung und stärkere Ausmauerung der Tunnel mit Rücksicht auf den Gebirgsdruck, durch Schwierigkeiten bei der Gründung zahlreicher Bauwerke und schließlich durch Verbesserungen in der Linienführung. Was die Rutschungen anbetrifft, so haben die von der Bahnlinie angeschnittenen und durchbrochenen Berge, namentlich im Ahrtal, obwohl sie größtenteils aus Grauwackefelsen bestehen, eine sehr geringe Standfestigkeit gezeigt, da sie vielfach mit verwitterten Schichten und zahlreichen Verwerfungen durchsetzt waren. Die Rutschmassen wurden aber größtenteils nutzbringend neben den Bahnhöfen abgelagert, so daß später etwa erforderliche Überholungsgleise meistens ohne weitere Erdarbeiten verlegt werden können. Die Mehrkosten für Oberbau und Stationen werden vornehmlich verursacht durch Mehrbedarf an Bettungsmaterial infolge Sackens der Dämme, Verwendung von neuem Oberbaumaterial anstatt nicht verfügbarem alten, durch teure Fundierungen, Abgelegenheit der Baustellen, außergewöhnliche Preissteigerungen während des Baues und kleinere Entwurfsergänzungen. Die geschilderten Schwierigkeiten waren derartig, daß die Strecke Ahrweiler—Dümpelfeld—Lissendorf—Weywertz erst im Juli 1912 in Betrieb genommen werden kann, während ursprünglich die Vollendung der Teilstrecke bis Lissendorf schon zum Mai 1910 und der Reststrecke bis Weywertz zum Mai 1911 angenommen war.

D. In § 1 unter V des Gesetzentwurfs werden zur Beschaffung von Fahrzeugen für die bestehenden Staatsbahnen 112 000 000 ℳ gefordert.

Hierzu ist in der Begründung gesagt:

Im Ordinarium des Etats der Eisenbahnverwaltung für 1912 sind bei Tit. 9 Position 4 für die Beschaffung ganzer Fahrzeuge 85 000 000 ℳ vorgesehen; davon sind bestimmt 72 000 000 ℳ zur Beschaffung des Ersatzes für die voraussichtlich auszumusternden Fahrzeuge, wonach 13 000 000 ℳ zur Beschaffung von

70 Lokomotiven,
150 Personenwagen und
1 600 Gepäck- und Güterwagen

über den notwendigen Ersatz hinaus verbleiben würden.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:45 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die bisher im Ordinarium bereitgestellten Mittel von 80 000 000 ℳ sind für das Etatsjahr 1912 um 5 000 000 ℳ erhöht, weil die Zahl der auszumusternden Fahrzeuge ständig zunimmt und die Beschaffungspreise der Lokomotiven infolge Zunahme der Gewichte und der Leistungsfähigkeit gestiegen sind. Zur Verstärkung des Fuhrparks für die bestehenden Bahnen sind außerdem noch Mittel im Betrage von 112 000 000 ℳ erforderlich, die durch dieses Gesetz bereitgestellt werden sollen.

Durch das Anleihegesetz von 1911 sind 82 000 000 ℳ zur Beschaffung von Fahrzeugen bewilligt worden, darunter 36 000 000 ℳ zur Vermehrung der Güterwagen. Diese Vermehrung hat sich im Hinblick auf die starke, unerwartete Verkehrszunahme nicht als ausreichend gezeigt Sogleich nach Erkennung der Lage ist daher die Beschaffung von weiteren 4 300 Güterwagen eingeleitet worden, wofür die erforderlichen Mittel in Höhe von 13 000 000 ℳ dem extraordinären Dispositionsfonds für 1911 entnommen worden sind. Diese Wagen werden bis zum 1. April 1912 angeliefert. Für die weitere Vermehrung der Verbandsgüterwagen und für die durch die Verkehrszunahme gebotene Vermehrung der Lokomotiven und Triebwagen, Personenwagen und Gepäckwagen ist es notwendig, die vorgenannten Mittel in Höhe von 112 000 000 ℳ durch das Anleihegesetz bereitzustellen. Hieraus, sowie aus den anteiligen hessischen Geldmitteln und dem Anteil des Jahres 1912 an den durch die Neubaugesetze bereitgestellten Fahrzeugkrediten sollen

540 Lokomotiven und Triebwagen,
1 790 Personenwagen, sowie
14 528 Gepäck- und Güterwagen

beschafft werden, während die bei Tit. 9 Position 4 des Etatsordinariums vorgesehenen Mittel von 85 000 000 ℳ für etwa:

590 Lokomotiven,
900 Personenwagen und
7 780 Gepäck- und Güterwagen

bestimmt sind. Es muß jedoch vorbehalten bleiben, je nach der weiteren Verkehrsentwicklung Gattung und Stückzahl der Fahrzeuge im Rahmen der verfügbaren Mittel nach Bedarf abzuändern.

Infolge der Vorausbeschaffung von 4 300 Güterwagen ergibt sich für die Zeit vom 1. Oktober 1911 bis 30. September 1912 eine viel größere Vermehrung der preußisch-hessischen Güterwagen als in den früheren Jahren; sie beträgt für die angegebene Zeit voraussichtlich

22 260 Stück,

während die Güterwagen vermehrt sind:
in der Zeit vom 1. Oktober 1910 bis 30. September 1911 um 16 285 Stück,
vom 1. Oktober 1909 bis 30. September 1910 um 13 266 Stück und
vom 1. Oktober 1908 bis 30. September 1909 um 15 571 Stück.

Einschließlich der auf Tit. 9 Position 4 des Etatsordinariums übernommenen Kosten von 85 000 000 ℳ würden im Etatsjahre 1912 zur Beschaffung von Fahrzeugen für die bestehenden Bahnen 197 000 000 ℳ bereitzustellen sein. Diese Summe erhöht sich durch Hinzutreten des hessischen Anteils um rund 2 230 000 ℳ. Unter Einrechnung des Bedarfs, der nach diesem Gesetzentwurf auf den Bau neuer Bahnlinien entfällt und mit 7 018 000 ℳ vorgesehen ist, stellt sich die Anforderung für das Etatsjahr 1912 zusammen auf 206 248 000 ℳ,

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:45 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

gegenüber 185 155 000 ℳ im Etatsjahr 1911 (einschließlich der 13 000 000 ℳ aus dem Dispositionsfonds für 1911 zuzüglich 270 000 ℳ aus hessischen Mitteln), 162 374 000 ℳ im Etatsjahr 1910 und 180 140 000 ℳ im Etatsjahr 1909.

IV. Förderung des Baues von Kleinbahnen.

Zur Unterstützung des Baues von Kleinbahnen sind, wie die Begründung bemerkt, durch verschiedene Gesetze, zuletzt durch das Gesetz vom 30. Juni 1911 (Gesetzsamml. S. 85) insgesamt 113 000 000 ℳ bereitgestellt worden. Der gegenwärtige Stand des Fonds ist folgender:

An Staatsbeihilfen sind bewilligt	111 188 443 ℳ
in Aussicht gestellt aber noch nicht bewilligt .	955 100 „
beantragt	6 141 000 „
zusammen	118 284 543 ℳ.

Der nach endgültiger Bewilligung der in Aussicht gestellten Staatsbeihilfen noch vorhandene Betrag von (113 000 000 — [111 188 443 + 955 100] =) 856 457 ℳ wird sicher in Kürze für schwebende Anträge verwendet sein. Zur Gewährung der übrigen, schon beantragten Staatsbeihilfen von (6 141 000 — 856 457 =) 5 284 543 ℳ würden also die Mittel fehlen. Ferner sind Forderungen in zahlenmäßig bekannter Höhe von 5 152 300 ℳ bereits angemeldet, so daß zur Befriedigung aller dieser Ansprüche 10 436 843 ℳ erforderlich sein würden. Wenn auch ein Teil der Ansprüche erst in späterer Zeit spruchreif werden dürfte, so müssen andererseits weitere 24 Fälle in Betracht gezogen werden, in denen Anträge auf Bereitstellung staatlicher Mittel zu Kleinbahnbauten in zahlenmäßig noch nicht bekannter Höhe vorgemeldet sind; außerdem sind gänzlich neue Anforderungen an den Unterstützungsfonds zu gewärtigen. Es ist deshalb geboten, dem Fonds einen größeren, über den letztjährigen Kredit hinausgehenden Betrag, nämlich 7 000 000 ℳ zuzuführen.

V.

Nach § 2 des Gesetzentwurfs sollen die durch das Gesetz vom 14. Mai 1908 (Gesetzsamml. S. 117) im § 1 unter I b 10 zum Bau einer Nebeneisenbahn von (Nienburg a. Weser) Lemke nach Diepholz bewilligten Mittel [1]) zum Bau einer Nebeneisenbahn von Nienburg a. Weser nach Diepholz — ohne Berührung des Bahnhofes Lemke — verwendet werden, da es sich im Interesse einer besseren Erschließung der berührten Gegend als zweckmäßig erwiesen hat, die Linie nicht, wie ursprünglich beabsichtigt, aus dem Bahnhof Lemke, sondern schon zwischen der Weserbrücke bei Nienburg und dem genannten Bahnhof aus der bestehenden Strecke Nienburg—Rahden abzuzweigen, ohne den Bahnhof Lemke zu berühren.

[1]) Vergl. Archiv für Eisenbahnwesen 1908, S. 563 ff.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:45 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

IV. Vervollständigung des Staatseisenbahnnetzes nach dem Extraordinarium für das Etatsjahr 1912.

Im Extraordinarium des Etats für das Etatsjahr 1912 sind zur Vervollständigung des Staatseisenbahnnetzes 124 200 000 ℳ vorgesehen gegen 120 400 000 ℳ im Vorjahr.

In der Gesamtsumme sind Bauraten von 1 Million Mark und darüber enthalten für folgende größere Bauten:

Bezeichnung des Bauwerks	Veranschlagte Baukosten ℳ	Bauraten 1912 ℳ
Umgestaltung der Bahnanlagen bei Königsberg (Pr.)	34 747 000	4 000 000
Erbauung einer Hauptwerkstätte bei Danzig	7 488 000	2 000 000
Umgestaltung der Bahnanlagen bei Posen	7 996 000	1 500 000
Umbau des Bahnhofs Frankfurt (Oder) und Herstellung eines Rangierbahnhofes zwischen Booßen und Frankfurt (Oder)	11 800 000	1 800 000
Umgestaltung der Berliner Ringbahn zwischen Treptow und Neukölln	9 100 000	1 000 000
Erweiterung des Bahnhofes Friedrichstraße in Berlin	8 935 000	1 600 000
Herstellung eines Hauptbahnhofes in Leipzig und einer Verbindungsbahn von Wahren nach Schönefeld und Heiterblick sowie Erweiterung des Bahnhofes Plagwitz-Lindenau		1 000 000
Gesamtkosten Preußens für die Umgestaltung der Bahnanlagen in und bei Leipzig	52 438 000	
Umbau der Bahnhofsanlagen in Kiel	9 100 000	2 400 000
Erweiterung der Hauptwerkstätte Salbke	2 260 000	1 000 000
Umgestaltung der Bahnanlagen zwischen Lehrte und Wunstorf	46 936 000	2 500 000
Umgestaltung der Bahnanlagen in Bremen	16 800 000	2 500 000
Umgestaltung der Bahnanlagen in Osnabrück	7 170 000	1 000 000
Umgestaltung der Bahnanlagen in und bei Cöln	56 535 000	4 500 000
Herstellung eines Vorbahnhofes bei Barmen-Rittershausen	6 070 000	1 200 000
Erweiterung der Bahnanlagen bei Hagen (Westf.)	31 500 000	3 500 000
Umgestaltung der Bahnanlagen zwischen Essen und Oberhausen	17 500 000	3 500 000
Erweiterung des Bahnhofes Wanne	7 970 000	1 000 000
Herstellung eines Freiladebahnhofes im Nordosten der Stadt Essen	3 150 000	1 000 000
Umbau des Bahnhofes Neunkirchen	11 311 000	1 500 000
Erweiterung des Bahnhofes Merzig mit Einführung der Reichsbahnlinie Bettsdorf—Merzig	3 293 000	1 000 000

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:45 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Außer den für Umbau und Erweiterung von Bahnhöfen und Bahnanlagen bestimmten Summen sind ferner vorgesehen für:

Vermehrung und Verbesserung der Vorkehrungen zur Verhütung von Waldbränden und Schneeverwehungen	600 000 ℳ
Herstellung von elektrischen Sicherungsanlagen	2 500 000 „
Errichtung von Dienst- und Mietwohngebäuden für gering besoldete Eisenbahnbedienstete in den östlichen Grenzgebieten	200 000 „
Einführung von Doppellichtsignalen	2 000 000 „.
Als Dispositionsfonds zu unvorhergesehenen Ausgaben sind, wie in den Vorjahren, eingestellt	15 000 000 „.

VII. Übersicht über den Umfang des preusischen Eisenbahnnetzes in den Rechnungsjahren 1911 und 1912.

Im Anschluß hieran und an die früheren Mitteilungen des Archivs folgt nachstehend die Übersicht über den Umfang des preußischen Eisenbahnnetzes in den Rechnungsjahren 1911 und 1912.

Die vereinigten preußischen und hessischen Staatseisenbahnen umfaßten im Rechnungsjahr 1911:

a)	für eigene Rechnung verwaltete Strecken . . .	38 503 km,
b)	mitbetriebene fremde Strecken	6 „
c)	für fremde Rechnung verwaltete Strecken (ohne 153 km nebenbahnähnliche Kleinbahnen) . . .	68 „
	zusammen . . .	38 577 km,
	dazu verpachtete Strecken .	112 „
	insgesamt . . .	38 689 km.

Von den zu a) bis c) genannten Bahnstrecken waren:

a)	zwei- und mehrgleisige Hauptbahnen	16 119 km,
b)	eingleisige Hauptbahnen	6 068 „
c)	Nebenbahnen (mit Einschluß der Hauptbahnen mit Nebenbahnbetrieb [634 km mehrgleisig])	16 390 „
	zusammen . .	38 577 „ .

Hierzu die noch im Bau befindlichen oder zum Bau vorbereiteten Strecken . . . . . 2 042 „

insgesamt . . . 40 731 km.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:45 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Dem Betriebe wurden im Rechnungsjahr 1911 übergeben im Direktionsbezirk:

1. **Berlin:**			
Vorortbahn Rennbahn—Spandau			4,16 km,
2. **Breslau:**			
Kempen (Pos.)—Kempen (Pos.) West			2,80 ,,
3. **Cassel:**			
Berleburg (Abzw.)—Hatzfeld	16,06 km		
Buhlen—Waldeck	2,87 ,,		
Zimmersrode—Gemünden (Wohra)	24,38 ,,		
Bischofferode (Kr. Worbis)—Herzberg (Harz)	27,96 ,,		71,27 ,,
4. **Cöln:**			
Jülich—Baal—Dalheim nebst Verbindungsbahn bei Baal			35,93 ,,
5. **Danzig:**			
Schlawe—Stolpmünde	36,30 km		
Verbindungsbahn beim Bahnhofe Danzig-Strohdeich	1,17 ,,		37,47 km,
6. **Elberfeld:**			
Fredeburg—Wenholthausen	17,33 km		
Immekeppel—Hommerich	7,74 ,,		
Verbindungsbahn beim Bahnhofe Herdecke Nord	3,30 ,,		
Verbindungsbahn bei Bergisch Gladbach	0,50 ,,		28,87 km,
7. **Erfurt:**			
Mühlhausen (Thür.)—Treffurt	31,79 km		
Suhl—Schleusingen	15,84 ,,		47,63 ,,
8. **Essen (Ruhr):**			
Frintrop—Bottrop	1,40 km		
Oberhausen West—Essen West nebst Abzw. nach Essen-Altendorf	9,06 ,,		10,46 ,,
9. **Frankfurt (Main):**			
Oberscheld—Wallau	24,73 km		
Marienberg-Langenbach—Erbach (Westerw.)	6,11 ,,		30,84 ,,
10. **Halle (Saale):**			
Mücheln—Querfurt	18,62 km		
Finsterwalde (Niederlaus.)—Luckau	32,85 ,,		51,47 ,,

Generated on 2019-07-31 14:45 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

11. Hannover:

Lüchow—Dannenberg		20,39 km,

12. Kattowitz:

Pawlowitz (Kr. Pleß)—Bad Jastrzemb	10,27 km	
Kempen (Posen) West—Reichthal	24,72 „	
Verbindungsbahn bei Bahnhof Borsigwerk	1,47 „	36,46 „

13. Königsberg (Pr.):

Wehlau—Friedland (Ostpr.)—Bartenstein	63,32 km	
Sensburg—Nikolaiken (Ostpr.)—Arys	51,97 „	115,29 „

14. Saarbrücken:

Lebach—Völklingen	21,92 km	
Bitburg—Niederweis	11,56 „	33,48 „

15. Stettin:

Heringsdorf Seebad—Wolgasterfähre		34,90 „
zusammen		561,42 km.

Anschlußbahnen ohne öffentlichen Verkehr befanden sich insgesamt im Staatsbetrieb 6 195 mit 2 318 km von der Staatseisenbahnverwaltung zu unterhaltenden Gleisen.

An Stationen waren vorhanden:

558	Bahnhöfe	1. Klasse,
2 163	„	2. und 3. „
3 358	„	4. „
1 337	Haltepunkte,	
zusammen 7 416	Stationen.	

Unter Privatverwaltung und außerpreußischer Staatsverwaltung standen noch 2 924 [1]) km Betriebsstrecken (487 km Hauptbahnen und 2 437 km Nebenbahnen) sowie 31 km Neubaustrecken.

Das gesamte preußische Eisenbahnnetz umfaßte daher:

a)	Betriebsstrecken (38 689 + 2 924 =)	41 613 km,
b)	Neubaustrecken (2 042 + 31 =)	2 073 „
	zusammen	43 686 „.

[1]) Ohne rund 5 km der pfälzischen Eisenbahnen und rund 7 km der städtischen Hafen- und Verbindungsbahn in Frankfurt (Main), die als Pachtstrecken der preußisch-hessischen Staatsbahnen berücksichtigt sind.

Generated on 2019-07-31 14:46 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Die Staatsbahnen wurden verwaltet von: 21 Eisenbahndirektionen, 277 Betriebsämtern, 100 Maschinenämtern, 116 Werkstättenämtern und 94 Verkehrsämtern.

An Werkstätten besaßen die Staatsbahnen:

a)	Hauptwerkstätten	71,
b)	Nebenwerkstätten	13,
c)	Betriebswerkstätten einschließlich der Betriebswagenwerkstätten und Stationsschlossereien . . .	540,
	zusammen	624.

Die 2 924 km Betriebsstrecken der Privat- und außerpreußischen Staatsbahnen waren 71 verschiedenen Verwaltungen unterstellt.

Im Rechnungsjahr 1912 werden sich die Verhältnisse folgendermaßen gestalten:

1. Staatsbahnen.

Diese werden umfassen:

a)	für eigene Rechnung verwaltete Bahnstrecken . .	38 959	km,
b)	mitbetriebene fremde Bahnstrecken	6	„
c)	für fremde Rechnung verwaltete Bahnstrecken (ohne 163 km nebenbahnähnliche Kleinbahnen) . .	73	„
	zusammen	39 038	km,
	dazu verpachtete Bahnstrecken	112	„
	insgesamt	39 150	km.

Darunter a) bis c):

a)	zwei- und mehrgleisige Hauptbahnen .	16 563	km,
b)	eingleisige Hauptbahnen	5 742	„
c)	Nebenbahnen (mit Einschluß der Hauptbahnen mit Nebenbahnbetrieb [637 km mehrgleisig])	16 733	„ [1]).
	zusammen . . .	39 038	km.

Außerdem noch im Bau oder zum Bau vorbereitet (einschließlich der im Gesetzentwurf vom 22. März 1912 vorgesehenen Eisenbahnen)	1 929	„
insgesamt	41 079	km.

[1]) Einschließlich 164 km Schmalspurbahnen im oberschlesischen Bergwerks- und Hüttenbezirk und 76 km thüringische Schmalspurbahnen: Corndorf — Kaltennordheim (28 km), Hildburghausen — Lindenau - Friedrichshall (30 km) und Eisfeld—Unterneubrunn (18 km).

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:46 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Ferner 6366 Anschlüsse für nichtöffentlichen Verkehr mit 2428 km von der Staatseisenbahnverwaltung zu unterhaltenden Gleisen und an Stationen:

a)	Bahnhöfe 1. Klasse	554,
b)	„ 2. und 3. Klasse	2 192,
c)	„ 4. Klasse	3 482,
d)	Haltepunkte.	1 372,
	zusammen Stationen .	7 600.

2. Privatbahnen.

a)	Betriebsstrecken . . . . . (darunter 487 km Haupt- und 2 461 km Nebenbahnen)	2 948 km, [1]
b)	Neubaustrecken	46 „
	zusammen	2 994 km.

Das gesamte preußische Eisenbahnnetz wird daher 1912 umfassen:

a)	Betriebsstrecken (39 150 + 2 948 =) .	42 098 km,
b)	Neubaustrecken (1 929 + 46) = . .	1 975 „
	zusammen	44 073 km.

Zur Verwaltung der Staatsbahnen sind 1912 bestellt: 21 Eisenbahndirektionen, 277 Betriebs-, 101 Maschinen-, 119 Werkstätten- und 95 Verkehrsämter, darunter 8 Betriebs-Nebenämter, 1 Maschinen-Nebenamt und 1 Werkstätten-Nebenamt.

An Werkstätten sind vorhanden:

a)	Hauptwerkstätten	72,
b)	Nebenwerkstätten	14,
c)	Betriebswerkstätten mit Einschluß der Betriebswagenwerkstätten und der Stationsschlossereien	548,
	zusammen	634

mit 4 475 Ausbesserungsständen für Lokomotiven und 9 332 Ausbesserungsständen für Wagen.

Die 2 948 km Betriebsstrecken der Privat- und außerpreußischen Staatsbahnen sind 71 verschiedenen Verwaltungen unterstellt.

Wie sich das Staatsbahnnetz auf die Eisenbahndirektionen und das Privatbahnnetz auf die Aufsichtsbehörden verteilt, ergeben die Übersichten auf S. 1010—1013.

---

[1]) Siehe die Anmerkung S. 1006.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:46 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

VIII. Aufwendungen des Staates seit 1880, dem Jahre der Begründung des Staatseisenbahnsystems in Preußen.

	Länge der Bahnen km	Vom Staate aufgewendete und noch aufzuwendende Beträge ℳ
I. Für den Bau neuer Staatsbahnen sind durch besondere Gesetze von 1880 bis 1911 bewilligt	15 787,6	2 133 644 316
Im Anleihe-Gesetzentwurf 1912 sind vorgesehen	376,3	88 472 000
Zusammen I	16 163,9	2 222 116 316
II. Beteiligung des Staates an dem Bau von Privateisenbahnen auf Grund verschiedener Gesetze und aus besonderen Fonds	953,1	15 199 170
Zusammen I und II .	17 117,0	2 237 315 486
Darin sind enthalten:		
A. Baukosten:		
1. Hauptbahnen:		
Staatsbahnen	1 322,2	417 806 000
Privatbahnen mit Staatsbeteiligung .	251,2	5 799 700
2. Nebenbahnen:		
Staatsbahnen	14 841,7	1 562 137 316
Privatbahnen und eine Reichsbahn mit Staatsbeteiligung	701,9	9 399 470
B. Kosten der Beschaffung der Betriebsmittel für neue Staatsbahnen	—	242 173 000
Zusammen wie oben .	17 117,0	2 237 315 486

Zur Deckung des Gesamtbetrages von 2 237 315 486 ℳ, mit dem der Bau von 520 Linien (darunter 497 für Rechnung und 23 unter Beteiligung des Staates) ermöglicht worden ist, sind heranzuziehen: die Gesellschaftsfonds der verstaatlichten Bahnen, ersparte Bestände von Baufonds, verfallene Kautionen usw., ferner die Barzuschüsse der Interessenten zu den Baukosten, und zwar von 6 882 600 ℳ nach den bisherigen Gesetzen und von 506 500 ℳ nach dem Gesetzentwurf von 1912, der von der Großherzoglich Hessischen Regierung auf den vorläufigen Anteil Preußens an

(Fortsetzung des Textes auf S. 1014.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:46 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

(Siehe S. 1008 unten.)

Gesamt-Übersicht. 1. Staats-

Vorbemerkung. Die angegebenen Kilometerzahlen umfassen die Verwaltungslängen der im Etatsjahr 1912 im

Laufende Nummer	Eisenbahn-Direktion	Gesamt-Betriebslänge		Längen der Haupt- und Nebenbahnen									
				Betriebsstrecken									
				Verpachtet	in Verwaltung für		in Mitbetrieb	im ganzen	davon liegen		Hauptbahnen		Nebenbahnen (einschl. Hauptbahnen mit Nebenbahnbetrieb)
			davon für fremde Rechnung betriebene Kleinbahnen		eigene Rechnung	fremde Rechnung			in Preußen	in fremden Staaten	zweigleisig und mehrgleisig	eingleisig	
		km	km	km	km	km	km	km	km	km	km	km	km
1	Altona	2 048	28	2	1 976	44	—	2 020	1 804	216	868	419	733
2	Berlin	666	—	—	666	—	—	666	666	—	520	100	46
3	Breslau	2 304	—	38	2 304	—	—	2 304	2 297	7	1 065	335	904
4	Bromberg	2 245	79	—	2 166	—	—	2 166	2 166	—	642	265	1 259
5	Cassel	2 002	8	—	1 981	13	—	1 994	1 797	197	1 105	118	771
6	Cöln	1 768	—	1	1 768	—	—	1 768	1 753	15	836	232	700
7	Danzig	2 619	7	—	2 612	—	—	2 612	2 612	—	682	320	1 610
8	Elberfeld	1 423	—	—	1 423	—	—	1 423	1 423	—	647	57	719
9	Erfurt[1]	1 946	8	1	1 938	—	—	1 938	602	1 336	532	439	967
10	Essen (Ruhr)	1 167	—	16	1 167	—	—	1 167	1 156	11	812	294	61
11	Frankfurt (Main)	1 938	9	—	1 929	—	—	1 929	1 364	565	700	288	941
12	Halle (Saale)	2 080	—	2	2 079	—	1	2 080	1 834	246	1 349	253	478
13	Hannover	2 138	—	—	2 127	11	—	2 138	1 940	198	1 218	155	765
14	Kattowitz[2]	1 719	—	—	1 714	—	5	1 719	1 699	20	627	388	704
15	Königsberg (Pr.)	2 839	—	—	2 839	—	—	2 839	2 839	—	498	449	1 892
16	Magdeburg	1 702	—	—	1 702	—	—	1 702	1 223	479	1 128	116	458
17	Mainz	1 162	—	—	1 162	—	—	1 162	289	873	621	264	277
18	Münster (Westf.)	1 469	—	—	1 469	—	—	1 469	1 469	—	604	312	553
19	Posen	2 561	12	—	2 549	—	—	2 549	2 549	—	983	418	1 148
20	Saarbrücken	1 203	—	—	1 198	5	—	1 203	1 158	45	564	36	603
21	Stettin	2 202	12	-	2 190	—	—	2 190	2 087	103	562	484	1 144
	Summe	39 201	163	60	38 959	73	6	39 038	34 727	4 311	16 563 [4]	5 742	16 733 (davon 637 km zweigleisig)
	Dazu: Wilhelmshaven-Oldenburger Eisenbahn[5] = [52,38 km]			52	—	—	—	—	1	51	52	—	—
	Zusammen			112				39 038					
	Dazu: verpacht. Streck.			—	—	—	—	112					
	Insgesamt							39 150					

2. Eisenbahnen unter Staatsaufsicht.

	Kommissare:												
1	Eisenb.-Direkt.-Präsidenten	—	—	—	—	—	—	2 857	2 857	—	150	271	2 436
2	Reg.-Präs. z. Sigmaringen	—	—	—	—	—	—	91	91	—	—	66	25
	Summe	—	—	—	—	—	—	2 948	2 948	—	150	337	2 461

Wieder-

1. Staatsbahnen und Privatbahnen unter Staats-
2. Eisenbahnen unter Staatsaufsicht . . . . .

Gesamtlänge der im Betriebe befindlichen

---

[1]) Einschließlich 75,85 km Schmalspurbahnen: Dorndorf—Kaltennordheim (27,35 km), Hildburg-
[2]) Einschließlich 164,27 km schmalspurige Eisenbahnen im oberschlesischen Bergwerks- und
[3]) Mit Einschluß von 182 Anschlüssen der oberschlesischen Schmalspurbahnen mit 5,07 km.
[4]) Hiervon sind 66 km drei-, 242 km vier- und 5 km fünfgleisig.
[5]) Im Pachtbetrieb der Großherzoglichen Eisenbahndirektion in Oldenburg. Als Staats-
Wilhelmshaven-Oldenburger Eisenbahn ist der Präsident der Königlichen Eisenbahndirektion in
[6]) Einschließlich Doppelstrecken.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:46 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

eisenbahn-Verwaltungsbehörden.

Betriebe befindlichen Strecken mit Einschluß der erst im Laufe des Etatsjahrs zur Eröffnung kommenden Neubaulinien.

Im Bau oder zum Bau vorbereitet	Anschlußbahnen ohne öffentlichen Verkehr		Ämter				Zahl der Stationen (ohne mitbenutzte fremde)					Zahl der Bahnmeistereien	Zahl der			
	Zahl	Länge der von der Staatseisenbahn-Verwaltung zu unterhaltenden Gleise	Betriebs-	Maschinen-	Werkstätten-	Verkehrs-	Bahnhöfe 1. Klasse	Bahnhöfe 2.–3. Klasse	Bahnhöfe 4. Klasse	Haltepunkte	zusammen		Lokomotiven	Lokomotivpersonale	Triebwagen	Triebwagenführer
km		km	Zahl													
9	202	73	13	7	5	5	27	116	201	80	424	152	1 069	947	110	163
91	223	171	10	5	12	4	39	70	34	39	182	93	838	1 166	24	13
34	347	123	16	6	9	6	38	152	190	71	451	163	1 256	1 427	6	9
122	204	83	13	4	4	4	8	68	226	40	342	115	783	573	8	11
106	291	112	14	5	5	5	27	125	171	120	443	134	1 072	1 137	6	6
50	330	144	12	5	5	5	42	176	111	51	380	146	1 202	1 291	10	9
80	83	19	15	5	1	4	14	65	288	52	419	155	680	504	10	16
159	496	180	13	5	6	5	47	140	99	70	356	141	1 162	1 376	12	15
56	207	70	13	4	4	5	25	107	230	104	466	125	910	885	6	7
100	753	171	13	7	9	5	59	70	40	24	193	126	1 683	1 917	4	4
71	323	124	13	5	7	4	19	146	245	102	512	131	965	1 038	10	11
69	654	225	15	5	6	5	30	103	150	90	373	149	1 038	1 206	6	8
286	295	128	15	5	7	5	35	104	190	53	382	161	1 262	1 336	13	10
89	[3])431	62	13	4	6	5	23	83	115	47	268	122	1 004	1 023	5	5
199	115	48	18	5	4	5	9	66	291	63	429	157	575	424	9	10
30	464	325	16	4	6	5	30	137	61	57	285	141	895	787	—	—
—	168	47	10	4	3	3	23	111	92	47	273	88	755	676	13	17
91	183	90	10	3	4	3	13	67	126	54	260	97	788	719	6	9
162	209	96	14	5	5	5	13	71	283	59	426	133	782	709	4	5
91	193	57	9	4	6	3	17	102	109	74	302	86	676	735	4	3
34	195	80	12	4	5	4	16	113	230	75	434	131	764	572	6	4
1 929	6 366	2 428	277	101	119	95	554	2 192	3 482	1 372	7 600	2 746	20 159	20 448	272	335
(davon 429 km (Hauptbahn.))			darunter Nebenämter													
—			8	1	1	—										

46
—
46

holung:

verwaltung . . . . . 39 150 km

. . . . . 2 948 „

Eisenbahnen . . . . . 42 098 km [6]).

hausen—Lindenau-Friedrichshall (30,0 km) und Eisfeld—Unterneubrunn (18,0 km).
Hüttenbezirk, wovon 5 km zweigleisig.

kommissar zur Wahrnehmung der preußischen Interessen und Gerechtsame bei dem Betrieb der Münster (Westf.) bestellt.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:48 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Verteilung der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen der preußisch-hessischen

Laufende Nummer	Provinzen und fremde Staatsgebiete	1. Staatseisenbahn-Direktions- Altona	Berlin	Breslau	Bromberg	Cassel	Cöln	Danzig	Elberfeld	Erfurt	Essen (Ruhr)
		Kilometer									
	Gesamtlänge (am Ende des Etatsjahrs 1912)	2020,30	666,52	2304,02	2165,83	1993,74	1768,26	2612,33	1423,03	1937,87	1167,14
	davon auf:										
	A. Die Provinzen:										
1	Ostpreußen	—	—	—	—	—	—	53,31	—	—	—
2	Westpreußen	—	—	—	396,96	—	—	1832,29	—	—	—
3	Brandenburg (mit Berlin) .	221,79	666,52	72,62	441,66	—	—	—	—	—	—
4	Pommern	—	—	—	168,12	—	—	675,68	—	—	—
5	Posen	—	—	15,68	1159,09	—	—	51,05	—	—	—
6	Schlesien	—	—	2208,70	—	—	—	—	—	—	—
7	Sachsen	—	—	—	—	235,50	—	—	—	528,24	—
8	Schleswig-Holstein	1381,09	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9	Hannover	201,76	—	—	—	399,49	—	—	—	—	—
10	Westfalen	—	—	—	—	460,41	—	—	745,34	—	726,39
11	Hessen-Nassau	—	—	—	—	701,20	—	—	—	73,49	—
12	Rheinprovinz	—	—	—	—	—	1752,94	—	677,69	—	429,33
	mit Hohenzollern . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	A. Preußen: zusammen .	1804,64	666,52	2297,00	2165,83	1796,60	1752,94	2612,33	1423,03	601,73	1155,72
	B. Außerpreußische Staatsgebiete:										
1	Elsaß-Lothringen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Königreich Bayern	—	—	—	—	—	—	—	—	17,44	—
3	„ Sachsen . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4	Großherz. Baden	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	„ Hessen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6	„ Mecklenb.-Schw.	125,19	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7	„ Sachs.-Weimar.	—	—	—	—	—	—	—	—	388,86	—
8	„ Mecklenb.-Strel.	3,17	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9	„ Oldenburg . .	28,17	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10	Herzogt. Braunschweig . .	—	—	—	—	127,74	—	—	—	—	—
11	„ Sachs.-Meiningen	—	—	—	—	—	—	—	—	303,90	—
12	„ Sachs.-Altenburg	—	—	—	—	—	—	—	—	69,77	—
13	„ Sachs.-Cob.-Goth.	—	—	—	—	—	—	—	—	291,28	—
14	„ Anhalt.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
15	Fürstent. Schwarzb.-Sond..	—	—	—	—	—	—	—	—	75,35	—
16	„ Schwarzb.-Rudst.	—	—	—	—	—	—	—	—	119,96	—
17	„ Waldeck	—	—	—	—	69,40	—	—	—	—	—
18	„ Reuß ä. L. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	8,02	—
19	„ Reuß j. L. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	61,56	—
20	„ Schaumbg.-Lippe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
21	„ Lippe-Detmold .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22	Freie u. Hansestadt Lübeck	3,77	—	—	—	—	—	—	—	—	—
23	Freie u. Hansestadt Bremen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
24	Freie u. Hansestadt Hamburg	55,36	—	—	—	—	—	—	—	—	—
25	Kaiserreich Österr.-Ungarn	—	—	7,02	—	—	—	—	—	—	—
26	Königreich der Niederlande	—	—	—	—	—	8,38	—	—	—	11,42
27	Großherzogtum Luxemburg	—	—	—	—	—	6,94	—	—	—	—
	B. zusammen	215,66	—	7,02	—	197,14	15,32	—	—	1336,14	11,42

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:49 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Betriebsgemeinschaft auf Provinzen und außerpreußische Staatsgebiete.

Verwaltungsbehördenbezirk: Frankfurt (Main)	Halle (Saale)	Hannover	Kattowitz	Königsberg (Pr.)	Magdeburg	Mainz	Münster (Westf.)	Posen	Saarbrücken	Stettin	Zusammen	2. Eisenbahnen unter Staatsaufsicht	1 und 2 zusammen
Kilometer												km	km
1928,82	2079,90	2137,65	1718,71	2838,86	1702,49	1161,68	1469,35	2548,61	1203,03	2189,95	39038,09	2947,64	41985,73
—	—	—	—	2795,71	—	—	—	—	—	—	2849,02	48,53	2897,55
—	—	—	—	43,15	—	—	—	—	—	—	2272,40	—	2272,40
—	773,35	41,35	—	—	81,63	—	—	521,99	—	661,25	3482,16	680,87	4163,03
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1425,61	2269,41	84,01	2353,42
—	—	—	16,59	—	—	—	—	1488,41	—	—	2730,82	52,61	2783,43
—	243,09	—	1682,33	—	—	—	—	538,21	—	—	4672,33	194,03	4866,36
—	817,79	241,77	—	—	905,04	—	—	—	—	—	2728,34	278,07	3006,41
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1381,09	217,74	1598,83
—	—	1407,23	—	—	237,24	—	668,75	—	—	—	2914,47	362,01	3276,48
23,40	—	205,15	—	—	—	—	780,88	—	—	—	2941,57	456,58	3398,15
1150,73	—	44,13	—	—	—	161,28	—	—	—	—	2130,83	56,01	2186,84
190,13	—	—	—	—	—	127,29	19,72	—	1157,71	—	4354,81	426,56	4781,37
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	90,62	90,62
1364,26	1834,23	1939,63	1698,92	2838,86	1223,91	288,57	1469,35	2548,61	1157,71	2086,86	34727,25	2947,64	37674,89
—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,22	—	0,22	—	0,22
36,01	—	—	—	—	—	6,39	—	—	—	—	59,84	—	59,84
—	165,41	—	—	—	—	—	—	—	—	—	165,41	—	165,41
—	—	—	—	—	—	63,32	—	—	—	—	63,32	—	63,32
528,55	—	—	—	—	—	803,40	—	—	—	—	1331,95	—	1331,95
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31,44	156,63	—	156,63
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	388,86	—	388,86
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	71,65	74,82	—	74,82
—	—	—	—	—	—	—	—	—	45,10	—	73,27	—	73,27
—	—	20,95	—	—	290,78	—	—	—	—	—	439,47	—	439,47
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	303,90	—	303,90
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	69,77	—	69,77
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	291,28	—	291,28
—	80,26	—	—	—	187,80	—	—	—	—	—	268,06	—	268,06
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	75,35	—	75,35
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	119,96	—	119,96
—	—	3,87	—	—	—	—	—	—	—	—	73,27	—	73,27
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,02	—	8,02
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	61,56	—	61,56
—	—	24,33	—	—	—	—	—	—	—	—	24,33	—	24,33
—	—	94,79	—	—	—	—	—	—	—	—	94,79	—	94,79
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,77	—	3,77
—	—	50,75	—	—	—	—	—	—	—	—	50,75	—	50,75
—	—	3,33	—	—	—	—	—	—	—	—	58,69	—	58,69
—	—	—	19,79	—	—	—	—	—	—	—	26,81	—	26,81
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19,80	—	19,80
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,94	—	6,94
564,56	245,67	198,02	19,79	—	478,58	873,11	—	—	45,32	103,09	4310,84	—	4310,84

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:48 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

(Fortsetzung von S. 1009.)

dem Kaufpreis für die hessische Ludwigsbahn zurückerstattete Betrag (rund 14 095 000 ℳ), sowie die Zuschüsse des Reichs zu den Baukosten nach den bisherigen Gesetzen in Höhe von 35 945 400 ℳ.

Im übrigen sind die erforderlichen Mittel durch Staatsschuldverschreibungen beschafft oder noch zu beschaffen.

Seit 1880 sind zur Befriedigung der außerordentlichen Geldbedürfnisse der Eisenbahnverwaltung bewilligt:

a)	durch das Extraordinarium des Etats . . .	1 891 956 420 ℳ,
b)	durch besondere Gesetze	3 903 087 530 „
c)	durch den außeretatsmäßigen Dispositionsfonds, ab 1903 etatsmäßigen 30 Millionen Mark Dispositionsfonds	380 000 000 „
	zusammen . .	6 175 043 950 ℳ.

Die bei den gesetzlichen Krediten erzielten und daher gelöschten Ersparnisse betragen bei den

a)	neuen Bahnen rund	39 121 400 ℳ,
b)	sonstigen Bauausführungen und Beschaffungen rund	11 288 800 „
	zusammen . .	50 410 200 ℳ.

Aus dem Ordinarium des Etats sind bis Ende des Etatsjahres 1911 für erheblichere Ergänzungsanlagen insgesamt 292 229 347 ℳ verwendet und vorgesehen.

Generated on 2019-07-31 14:51 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Die königlich württembergischen Staatseisenbahnen und die Bodenseedampfschiffahrt

im Etatsjahr 1910 [1]).

A. Eisenbahnen.

1. Längen.

Die Länge der von Württemberg gebauten und im württembergischen Staatseigentum und Betrieb befindlichen Eisenbahnen betrug am 31. März 1911 2 039,30 km.

Davon waren doppelgleisig 525,96 km.

Die Betriebslänge im Jahresdurchschnitt betrug 2 031,65 km.

Als Nebenbahnen wurden betrieben 442,28 km, davon 101,28 km schmalspurig.

Von den im Eigentum des württembergischen Staates befindlichen Bahnen kommen:

a)	auf Großherzoglich badisches Staatsgebiet	99,93 km,	
b)	„ Königlich bayerisches „	21,08 „ ,	
c)	„ „ preußisches „	69,66 „ ,	
d)	„ „ württembergisches „	1 848,63 „ ,	
	zusammen . .	2 039,30 km.	

Von fremden Bahnen liegen 24,15 km auf württembergischem Gebiet.

Einschließlich 267,63 km inländischer Privatbahnen liegen demnach zusammen in Württemberg an (dem öffentlichen Verkehr dienenden) voll und schmalspurigen Bahnen 2 140,41 km, und es kommen mithin

auf 100 qkm Grundfläche . . 11,38 km,
„ 10 000 Einwohner . . . . . 9,12 „ Eisenbahnen.

[1]) Nach dem vom Königl. württembergischen Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten — Verkehrsabteilung — herausgegebenen Verwaltungsbericht für das Etatsjahr 1910 (1. April 1910 bis 31. März 1911). Stuttgart 1911. — Vgl.: Die königlich württembergischen Staatseisenbahnen im Etatsjahr 1909. Archiv 1911 S. 972 ff.

Generated on 2019-07-31 14:48 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

2. Fahrzeuge und deren Leistungen.

	1909	1910
Es waren am Jahresschluß vorhanden:		
an Lokomotiven . . . . . Stck.	790	799
„ Triebwagen . . . . . „	21	20
„ Personenwagen . . . . . „	2 059	2 077
„ Postwagen (eigenen) . . . . . „	141	150
„ Gepäckwagen . . . . . „	415	520
„ Güterwagen (eigenen) . . . . . „	11 011[1])	12 065
Auf je 10 km Betriebslänge kommen:		
an Lokomotiven . . . . . Stck.	3,91	3,92
„ Personenwagenachsen . . . . „	26,61	26,68
mit Sitzplätzen . . . . . „	542	556
„ Güterwagenachsen (eigenen) . „	110,10	119,37
mit Ladegewicht . . . . . t	747,44	802,24
Mit Westinghouse-Luftdruckbremse waren ausgestattet:		
Lokomotiven . . . . . Stck.	530	537
Personenwagen . . . . . „	2 029	—
Postwagen . . . . . „	141	150
Gepäck- und Güterwagen:		
mit Bremsapparat . . . . . „	735	971
„ Leitung . . . . . „	351	343
Die Leistungen der Fahrzeuge der Vollspurbahnen ergaben auf eigenen und fremden Strecken:		
a) Lokomotiven:		
überhaupt . . . . . Lokomotivkm	34 990 339	35 159 536
durchschnittlich für		
1 Lokomotive . . . „	45 799	45 367
Nutzkilometer . . . . „	24 333 316	24 305 991
b) Personenwagen [2]) . . . . . Achskm	215 006 546	228 052 952
durchschnittlich für 1 Achse „	41 499	43 061

[1]) Außerdem noch 169 Privatwagen.

[2]) Über die Achsleistungen der eigenen Güterwagen bestehen seit der Gründung des Deutschen Staatsbahnwagenverbandes keine Aufschreibungen mehr.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:49 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die Zahl der geförderten Züge betrug 1910 = 528 423, 1909 = 516 535.

Die durchschnittliche Stärke ergab

bei sämtlichen Zügen . . .	30	Achsen,
„ den Schnellzügen	24	„
„ „ Eilzügen	21	„
„ „ Personenzügen	19	„
„ „ Güterzügen	54	„
„ „ Arbeitszügen.	50	„

In sämtlichen Zügen sind zurückgelegt an Rohtonnenkilometern:

auf den Vollspurbahnen	1909	1910
von Personen nebst Handgepäck . . .	87 497 873	89 158 766
„ Reisegepäck und Hunden	6 476 555	6 179 576
„ Gütern aller Art	1 021 832 620	1 099 546 666
„ dem Eigengewicht der Wagen und Lokomotiven	4 571 953 616	4 716 649 970
zusammen . . .	5 687 760 664	5 911 534 978
und zwar		
für 1 km Betriebslänge	2 995 860	3 062 384
„ 1 Nutzkm	229	243

Durch die in Anspruch genommene Zugkraft werden Wagenachskilometer geleistet:

im Etatsjahr 1910 . . . 670 649 279 Achskm,
dagegen 1909 . . . 651 871 977 „ .

3. Verkehr.

Im Personenverkehr ergab sich für 1910 gegenüber dem Vorjahr eine Zunahme

bei der Zahl der beförderten Personen	um	2,52 %,
„ „ „ „ geleisteten Personenkm . . .	„	1,87 „,
„ „ Einnahme aus dem Personenverkehr .	„	6,22 „,

wie aus der nachstehenden Zusammenstellung erhellt:

Generated on 2019-07-31 14:48 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Klasse	Beförderte Personen		Zurückgelegte Personenkm		Jede Person durchfuhr durchschnittl.	Erzielte Einnahme	
	überhaupt Anzahl	in %	überhaupt Anzahl	in %	km	überhaupt ℳ	in %
in I. Klasse . .	76 440	0,12	7 570 440	0,63	99,04	540 897	1,93
„ II. „ . .	1 565 102	2,42	59 047 377	4,91	37,73	2 654 805	9,47
„ III. „ . .	10 784 989	16,68	373 982 465	31,11	34,68	10 416 017	37,17
„ IV. „ . .	52 227 486	80,78	761 678 860	63,35	14,58	14 411 542	51,43
zusammen 1910 .	64 654 017	100,00	1 202 279 142	100,00	18,60	28 023 261	100,00
dagegen 1909 .	63 065 610	—	1 180 172 238	—	18,71	26 382 498	—
mehr . . .	—	2,52	—	1,87	—	—	6,22

Die Einnahme für 1 Person und Personenkilometer stellt sich, wie folgt:

Es kommen 1910 an Einnahme:	auf 1 Person ℳ	auf 1 Personenkm ₰
in I. Klasse	7,08	7,14
„ II. „	1,70	4,50
„ III. „	0,97	2,79
„ IV. „	0,28	1,89
durchschnittlich 1910	0,43	2,33
„ 1909	0,42	2,24

Auf 1 km Betriebslänge kommen an Einnahmen im Personenverkehr 1910 = 13 841 ℳ, gegen 1909 = 13 220 ℳ.

Von der Gesamteinnahme aus dem Personenverkehr kommen:	1909	1910
auf I. Klasse . . . . . %	1,94	1,93
„ II. „ . . . . . „	9,60	9,47
„ III. „ . . . . . „	35,64	37,17
„ IV. „ . . . . . „	52,82	51,43

Die Gesamteinnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr betrug:

1910 . . . . . 29 491 754 ℳ,
dagegen 1909 . . . . . 27 773 009 „,
mithin 1910 mehr 1 718 745 ℳ = 6,19 %.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:49 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Der Güterverkehr zeigte im Jahre 1910 gegenüber dem Vorjahr
eine Zunahme bei der Zahl der beförderten Gütertonnen . . . um 5,68 %,
„ „ „ „ „ „ geleisteten Tonnenkilometer . „ 6,37 „ ,
„ „ „ „ Gesamteinnahme (einschl. Nebenerträge) „ 6,40 „ .

Es wurden befördert (gegen Frachtberechnung):

	Tonnen		Tonnenkm		Jede Tonne durchfuhr durchschn. km	Erzielte Einnahme			
	überhaupt	in %	überhaupt	in %		überhaupt	in %	für die t ℳ	für das tkm ₰
I. Eil- und Expreßgut . .	136 267	1,09	8 847 460	0,85	64,93	2 408 400	5,25	17,67	27,22
II. Frachtgut[1])	12 040 647	96,20	1013 890 900	97,33	84,21	41 834 776	91,26	3,47	4,13
III. Militärgut .	24 608	0,20	2 717 460	0,26	110,43	132 130	0,29	5,37	4,86
IV. Tiere . . .	218 804	1,75	7 813 360	0,75	35,71	1 250 138	2,73	5,71	16,00
V. Dienstgut (frachtpflichtig)	95 796	0,76	8 384 750	0,81	87,53	215 592	0,47	2,25	2,57
zusamm. 1910	12 516 122	100,00	1041 653 930	100,00	83,22	45 841 036	100,00	3,66	4,13
dagegen 1909	11 843 445	—	979 231 850	—	82,68	43 078 027	—	3,64	4,40

Auf 1 km durchschnittliche Betriebslänge kommen:
1910: 512 713 tkm gegen 489 660 tkm im Vorjahr.

Der Steinkohlenverkehr gestaltete sich, wie folgt:

An Steinkohlen und Koks wurden in Württemberg eingeführt	1909		1910	
	Tonnen	%	Tonnen	%
mit der Eisenbahn	2 268 501	98,4	2 303 945	97,4
zu Wasser	37 317	1,6	61 112	2,6
überhaupt	2 305 818	100,0	2 365 057	100,0
mithin in 1910 mehr .	—	—	59 239	—

[1]) Davon kommen (in Hundertteilen):

	Tonnen	Einnahme
auf Stückgüter . . . . . %	9,15	21,69
„ Wagenladungsgüter . . . . . „	87,05	69,57
zusammen . . . . „	96,20	91,26

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:49 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Es kommen:	1909[1])	1910[1])
auf Saar- und Ruhrkohlen	97,2 %	96,3 %
„ bayerische, böhmische usw. Kohlen .	1,2 „	1,1 „

4. Anlagekapital.

Der Bauaufwand für die dem Betrieb übergebenen Bahnen betrug
am 31. März 1911 . . . . . 758 681 044 ℳ,
durchschnittlich für 1 km . . . . . 372 030 „.

Für die Vollspurbahnen stellt sich das Anlagekapital auf 751 525 863 ℳ, für 1 km auf 387 780 ℳ.

Das Anlagekapital im Jahresdurchschnitt stellt sich für 1910 auf 749 210 107 ℳ [2]).

5. Finanzielle Ergebnisse.

Es betrugen:	1909	1910
die Betriebseinnahmen . . . . . ℳ	78 785 705	83 301 759
Betriebsausgaben . . . . . „	56 788 856	57 028 168
der Überschuß . . . . . „	21 996 849	26 273 591
die Verkehrseinnahmen:		
aus Personen- und Gepäckverkehr „	27 773 009	29 491 754
„ Güterverkehr . . . . . „	45 267 515	48 165 975
zusammen . . „	73 040 524	77 657 729
Die Verkehrseinnahmen:		
für 1 km Betriebslänge . . . . ℳ	36 524	38 224
„ 1 Nutzkm . . . . . „	2,89	3,07
davon kommen (in Hundertteilen):		
auf Personenverkehr . . . . . %	38,02	37,98
„ Güterverkehr . . . . . „	61,98	62,02
Die eigentlichen Betriebseinnahmen und Ausgaben (nach den Abzügen) stellten sich, wie folgt:		
eigentliche Betriebseinnahmen . . . . ℳ	75 705 516	80 462 646
„ Betriebsausgaben [3]) . . . „	52 972 577	53 201 916

[1]) Von der gesamten Einfuhr.
[2]) Ohne den Aufwand aus Betriebseinnahmen.
[3]) Unter Ausschluß der Kosten für erhebliche Ergänzungen.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:49 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Betriebsausgaben: [1]	1909	1910
in Hundertteilen der Betriebseinnahmen . . . . . %	69,97	66,12
auf 1 km durchschnittliche Betriebslänge . . . . . ℳ	26 489	26 187
auf 1 000 Nutzkm . . . . . „	2 096	2 102
„ 1 000 Wagenachskm . . . . . „	81	79

Das Anlagekapital der von Württemberg betriebenen Bahnstrecken verzinste sich hiernach:

1910 . . . . . mit 3,64 % [2],
dagegen 1909 . . . . . „ 3,13 „.

6. Unfälle beim Eisenbahnbetrieb.

Im Berichtsjahr 1910 ereigneten sich:

12	Entgleisungen, . .	davon	9	in	Stationen,
10	Zusammenstöße, .	„	10	„	„ ,
75	sonstige Unfälle, .	„	56	„	„ ,
zusammen 97	Unfälle, ...	davon	75	in	Stationen,
gegen 115	„	„	85	„	„ für 1909.

Bei sämtlichen Betriebsunfällen wurden getötet und verletzt im Etatsjahr 1910:

	getötet	verletzt
Reisende	5	16
Bahnbedienstete und Bahnarbeiter im Dienst	13	37
sonstige Beamte	—	2
fremde Personen	10	8
zusammen	28	63
dagegen 1909 . . .	33	68

Außerdem wurden infolge von Selbstmordversuchen 1910 16 Personen getötet.

---

[1] Unter Ausschluß der Kosten für erhebliche Ergänzungen.

[2] Für die Schmalspurbahnen allein betrug die Verzinsung 1910 = 0,83 %, gegen 0,61 % in 1909.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:49 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Es kommen im Jahre 1910 an Tötungen und Verletzungen:
auf je 1 Million beförderte Reisende 0,08 Tötungen und 0,25 Verletzungen,
„ „ 1 „ Personenkm . . . 0,004 „ „ 0,013 „ .

7. Beamte und Arbeiter.

Durchschnittlicher Personalbestand im Etatsjahr 1910	Beamte	Hilfsbeamte	Arbeiter	zusammen
	im Jahresdurchschnitt (in runden Zahlen)			
A. Verwaltungsdienst	765	533	110	1 408
B. Bahnbewachungs- und Bahnunterhaltungsdienst	1 343	5	3 886	5 234
C. Stations- und Zugbegleitdienst	4 390	505	3 992	8 887
D. Zugförderungs- u. Werkstättendienst	1 631	—	3 573	5 204
zusammen . . .	8 129	1 043	11 561	20 733
dagegen 1909 . .	7 958	1 177	11 423	20 558

Die Ausgabe an Gehalt, Löhnen und Nebenbezügen für dieses Personal betrug 1910 = 33 595 602 ℳ gegen 33 147 591 ℳ im Vorjahr.

B. Bodenseedampfschiffahrt.

Die Betriebsergebnisse der vom württembergischen Staat betriebenen Bodenseedampfschiffahrt stellten sich im Etatsjahr 1910 gegenüber 1909, wie folgt:

	1909	1910
Verwendetes Anlagekapital . . . . . ℳ	2 548 398	2 548 398
Betriebsmittel:		
Dampfboote . . . . . Stck.	8	7
Dampfbarkasse . . . . . „	1	1
eiserne Schleppboote . . . . . „	3	3
„ Trajektkähne . . . . . „	2	2
Gefahrene Nutzkilometer . . . . „	188 480	186 389
Personenbeförderung:		
mit eigenen Schiffen überhaupt . Pers.	484 566	427 618

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:49 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

		1909	1910
mit eigenen und fremden Schiffen von und nach württembergischen Uferplätzen	Pers.	501 632	458 631
Güterbeförderung:			
mit eigenen Schiffen überhaupt .	t	83 302	75 294
mit eigenen und fremden Schiffen von und nach württembergischen Uferplätzen	„	128 787	122 396
Einnahmen:			
aus dem Personenverkehr . . .	ℳ	364 756	336 472
„ „ Güterverkehr	„	165 891	169 082
sonstige	„	17 085	7 807
im ganzen	„	547 732	513 361
auf 1 km	„	2,90	2,75
Ausgaben:			
im ganzen	„	438 781	443 768
auf 1 km	„	2,33	2,38
Reinertrag:			
im ganzen	„	108 951	69 593
auf 1 km	„	0,58	0,37
in Prozenten des Anlagekapitals	%	4,28	2,73

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:49 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Wohlfahrtseinrichtungen

der

königlich württembergischen Verkehrsanstalten

im Jahre 1910 [1]).

Nach dem Verwaltungsbericht der königl. württembergischen Verkehrsanstalten für das Etatsjahr 1910 (1. April 1910 bis 31. März 1911).

Im Bezug von Staatspensionen befanden sich vom Eisenbahnpersonal am Schluß des Berichtsjahres 199 (gegen 205 im Vorjahr) Beamte sowie 386 (gegen 376 im Vorjahr) Witwen und 123 (128) Waisen verstorbener Beamten; ferner 1 178 (1 146) Unterbeamte, sowie 1 067 (1 032) Witwen und 512 (514) Waisen verstorbener Unterbeamten. Die Aufwendungen betrugen — in derselben Reihenfolge — 575 211, 321 474, 21 188, 1 333 597, 459 323, 42 202 ℳ, zusammen 2 752 995 ℳ, das sind 158 704 ℳ mehr als im Vorjahre. Der Durchschnitt der Bezüge betrug — ebenfalls in vorstehender Reihenfolge — 2 890, 833, 172, 1 132, 430, 82 ℳ.

Die ständigen Unterstützungen (Gratialien), die auf Grund des Beamtengesetzes teils aus der allgemeinen Staatskasse, teils aus den Kassen der Verkehrsanstalten gewährt werden, betrugen bei dem Eisenbahn- und Bodenseedampfschiffahrtpersonal in 358 Fällen 69 179 ℳ. Am Schluß des Berichtsjahres befanden sich 38 Beamte (gegen 40 im Vorjahr), 165 (172) Witwen und 155 (163) Waisen im Genusse von ständigen Gratialien. Der Durchschnitt der Bezüge betrug 516, 241, 63 ℳ.

Die Unfallfürsorge für Beamte verursachte der Eisenbahnverwaltung eine Ausgabe von 338 189 ℳ (8 192 mehr als im Vorjahr). Die Ausgaben setzten sich zusammen aus 7 728 ℳ Kosten des Heilverfahrens, 245 144 ℳ Pensionen für Verletzte, 37 975 ℳ Renten für Witwen, 45 577 ℳ Renten für Waisen und 398 ℳ Renten für Eltern, 1 367 ℳ Kosten für Krankenhauspflege. Am Schluß des Berichtsjahres befanden sich 252 (gegen

---

[1]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1911, S. 981.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:51 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

243 im Vorjahre) verunglückte Eisenbahnbeamte, 108 (107) Witwen, 205 (214) Waisen und 2 (2) Eltern von solchen Beamten im Genuß von Unfallpensionen und Renten im Gesamtbetrage von 335 177 ℳ (324 256). Der Durchschnitt der Bezüge betrug 999, 351, 220, 199 ℳ. Im Berichtsjahre wurden 11 Beamte verletzt, vom Vorjahre 241 verletzte Beamte übernommen. Die Durchschnittsdauer des Bezuges der Pensionen oder Renten betrug bei den im letzten Jahrzehnt erledigten Fällen 9,8 Jahre, bei den noch Pensions- und Rentenberechtigten 9,3 Jahre.

Für die seit dem 1. Juli 1890[1]) eingeführte bahnärztliche Untersuchung und Behandlung der Angestellten der Eisenbahnverwaltung und für den ärztlichen Dienst ist der Eisenbahnverwaltung eine Ausgabe von 114 874 ℳ erwachsen. Am Schluß des Berichtsjahres betrug die Zahl der Bahnärzte 153. Zur ständigen Beratung der Eisenbahnverwaltung ist ein Oberarzt mit dem Wohnsitz in Stuttgart, ferner zur gleichmäßigen Durchführung der Bestimmungen über das Sehvermögen sowie zur spezialärztlichen Nachuntersuchung und zur Erstattung von besonderen Gutachten auf augenärztlichem Gebiete ein Bahnaugenarzt und für die spezialärztliche Untersuchung des Hörvermögens ein Bahnohrenarzt bestellt. Für die Prüfung des Farbenunterscheidungsvermögens sind die Nagelschen Farbtafeln eingeführt, für den Bahnaugenarzt steht ein Anomaloskop zur Verfügung.

Auf Grund der Krankenversicherungsgesetze bestanden für das nicht im Beamtenverhältnis beschäftigte Personal der Eisenbahnverwaltung eine Betriebskrankenkasse und eine Baukrankenkasse. Die Kassenleistungen werden nach sechsmonatiger Mitgliedschaft voll gewährt, vorher sind sie in der Hauptsache auf die gesetzlichen Mindestleistungen beschränkt. Im Jahre 1910 wurden bei der Baukrankenkasse 24 %, bei der Betriebskrankenkasse 27 %, seit 1. 5. 1910 28 %, Wochenbeiträge vom Klassenlohn erhoben; das Krankengeld war bei der Baukrankenkasse auf 50 %, bei der Betriebskrankenkasse für die ersten 26 Wochen auf $66^2/_3$ %, für die weitere Unterstützungsdauer auf 40 % des Klassenlohnes bemessen. Das Sterbegeld belief sich für Mitglieder bei der Baukrankenkasse auf den dreißigfachen, bei der Betriebskrankenkasse auf den vierzigfachen Betrag des Klassenlohnes, für Frauen und Kinder der Mitglieder der Betriebskrankenkasse auf den fünfzehn- oder fünffachen Betrag des Klassenlohnes. Die Dauer der Krankenunterstützung betrug bei der Baukrankenkasse und bei der Betriebskrankenkasse für die ärztliche Behandlung und Arznei 26 Wochen, für das Krankengeld bei der Baukrankenkasse ebenfalls 26 Wochen, bei der Betriebskrankenkasse 52 Wochen.

[1]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1893, S. 767/68.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:51 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Im Jahre 1910 betrug	bei der Betriebskrankenkasse			bei der Baukrankenkasse		
	überhaupt	durchschnittlich auf 1 Mitglied		überhaupt	durchschnittlich auf 1 Mitglied	
		1909	1910		1909	1910
die durchschnittliche Mitgliederzahl	12 839	—	—	2 577	—	—
„ Zahl der Erkrankungsfälle . .	6 348	0,53	0,46	2 395	1,0	0,93
„ Zahl der Krankheitstage . . .	139 013	12,64	10,83	37 128	17,8	14,41
„ Summe der laufenden Verwaltungs- und Mitgliederbeiträge ℳ	607 849	45,96	47,34	128 000	39,92	49,67
„ Summe der Ausgaben mit Ausschluß der für Kapitalanlagen ℳ	612 542[1])	53,54	47,71	110 528[2])	46,91	42,88
das Gesamtvermögen . . . . . „	513 002	35,67	39,96	18 916	—	7,34

Auf Grund des Unfallversicherungsgesetzes waren im Jahre 1910 bei der Eisenbahnverwaltung = 11 190 Personen versichert (gegen 11 236 im Vorjahr). Aus 67 Verletzungen wurden im Jahre 1910 Entschädigungen neu festgesetzt (gegen 78 im Vorjahr), während aus dem Vorjahr die Entschädigungen aus 578 Fällen (gegen 576 im Vorjahr) übernommen wurden. Am Jahresschluß standen die Renten für 523 Arbeiter (gegen 493 im Vorjahr), 125 (120) Witwen, 132 (125) Waisen und 11 (14) Eltern mit einem Gesamtjahresbetrag in Höhe von 190 956 ℳ zur Zahlung. Der Durchschnitt der Renten betrug = 281, 170, 160, 154 ℳ. Es wurden

	überhaupt	durchschnittlich auf 1 Mitglied	
		1909	1910
[1]) Von den Ausgaben im Berichtsjahr kommen auf:			
1. ärztliche Behandlung . . . . ℳ	153 473	13,43	11,95
2. Arznei und Heilmittel . . . „	66 828	5,32	5,21
3. Krankengelder . . . . . „	296 912	27,15	23,13
4. Wöchnerinnengelder . . . . „	33 726	2,90	2,63
5. Sterbegelder . . . . . „	22 734	1,74	1,77
6. Krankenanstalten . . . . . „	31 345	2,50	2,44
[2]) Von den Ausgaben kommen auf:			
1. ärztliche Behandlung . . . . ℳ	15 486	5,91	6,01
2. Arznei und Heilmittel . . . „	6 400	2,65	2,48
3. Krankengelder . . . . . „	55 126	23,57	21,39
4. Wöchnerinnengelder . . . . „	27	0,02	0,01
5. Sterbegelder . . . . . „	1 348	0,74	0,52
6. Krankenanstalten . . . . . „	29 570	13,33	11,47

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:51 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

im Jahre 1910 auf Grund des Unfallversicherungsgesetzes an Entschädigungsbeträgen und sonstigen Kosten 216 092 ℳ[1]) verausgabt (gegen 207 919 ℳ im Vorjahr). Die Durchschnittsdauer des Bezuges der Renten betrug bei den im letzten Jahrzehnt erledigten Fällen 7,2 Jahre, bei den noch Pensions- oder Rentenberechtigten 9,5 Jahre.

Zum Zweck der Invalidenversicherung sind die versicherungspflichtigen Bediensteten und Arbeiter der staatlichen Verkehrsanstalten bei der württembergischen allgemeinen Invaliditäts- und Altersversicherungsanstalt versichert. Am 1. Juli 1910 waren 15 186 Angehörige der Eisenbahnverwaltung (einschließlich des Eisenbahnneubaues) versichert, und zwar 431 in der I., 214 in der II., 412 in der III., 9 119 in der IV. und 5 010 in der V. Lohnklasse. An Versicherungsbeiträgen (Arbeiter und Arbeitgeber zusammen) wurden 233 181 ℳ (gegen das Vorjahr — 4 211 ℳ) entrichtet. Invalidenrenten wurden 86, Altersrenten 9 im Jahre 1910 für Bedienstete der Eisenbahnverwaltung neu bewilligt. Für das ständige Personal besteht seit dem 1. Januar 1891 eine besondere Zuschußkasse nebst Unterstützungsfonds, deren Zweck und Einrichtung im wesentlichen denen der Abteilung B der Arbeiterpensionskasse bei den preußischen Staatsbahnen entsprechen. Die Zuschußkasse zählte Ende 1910 außer 2 100 Angehörigen der Postverwaltung 9 512 Angehörige der Eisenbahnverwaltung zu ihren Mitgliedern, und zwar gehörten zur Lohnklasse II = 6, zu III = 53, zu IV = 6 078, zu V = 1 639 und zu VI = 1 736 Mitglieder. Das Vermögen der Zuschußkasse ist um 418 649 ℳ gestiegen, das des Unterstützungsfonds um 4 056 ℳ gesunken und beträgt 3 834 665 und 97 747 ℳ. Am Jahresschluß waren 316 (gegen 291 im Vorjahr) Arbeiter 492 (473) Witwen und 281 (254) Waisen von Eisenbahnbeamten im Genuß von Renten (Invalidenversicherung einschließlich Zuschußkasse). Der Durchschnitt der Renten betrug = 327, 98, 34 ℳ. Der Gesamtjahresbetrag an Renten betrug 161 095 ℳ. Außerdem wurden aus dem Unterstützungsfonds zu den satzungsmäßigen Renten meist für mehrere Jahre an invalidisierte Mit-

---

[1]) Davon kommen auf:

			gegen das Vorjahr
a)	Renten an die Verletzten . . .	146 934 ℳ	+ 2 235 ℳ
b)	„ „ „ Witwen	21 246 „	+ 697 „
c)	„ „ „ Waisen	21 078 „	+ 2 543 „
d)	„ „ „ Eltern	1 698 „	— 511 „
e)	auf Krankenhauspflege	350 „	+ 148 „
f)	„ Unterstützungen, Abfindungen	9 943 „	+ 5 024 „
g)	„ Kosten des Heilverfahrens .	12 696 „	— 1 611 „
h)	„ Sterbegelder	888 „	— 352 „
i)	„ Fürsorge innerhalb der Wartezeit, Unfalluntersuchung und Schiedsgerichtskosten . . .	1 259 „	— „.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:49 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

glieder der Zuschußkasse sowie an Witwen und Waisen von Mitgliedern, weiter auch an Personen, die beim Ausscheiden aus der Kasse keinen Rentenanspruch hatten, sowie an die Hinterbliebenen von solchen Unterstützungen gewährt. Der Gesamtbetrag dieser Unterstützungen beziffert sich für 684 Empfänger auf 20 987 ℳ (248 invalidierte Mitglieder, 394 Witwen, 2 Vollwaisen von Mitgliedern, 40 Personen ohne Rentenanspruch).

Die Unterstützungsfonds für Werkstättenarbeiter wurden vereinigt und es wurde den Mitgliedern das Recht des Austritts gegen eine Abfindung gegeben. Hiervon machten bis auf 7 alle Gebrauch. Infolgedessen ist das Vermögen von 38 630 ℳ auf 7 000 ℳ zurückgegangen; es ist der Zuschußkasse der Verwaltung überwiesen worden.

Einmalige Unterstützungen aus dem allgemeinen Unterstützungsfonds der Staatskasse wurden bewilligt an 12 Pensionäre und 31 Hinterbliebene bei der Eisenbahnverwaltung im Betrag von 1 210 ℳ und 2 425 ℳ. Außerdem wurden aus Mitteln des Eisenbahn- und des Bodensee-Dampfschiffahrtsetats an Angestellte der Eisenbahn- und Bodenseedampfschiffahrtverwaltung einmalige Unterstützungen zum Gesamtbetrag von 62 383 ℳ bewilligt.

Der seit September 1885 eingerichteten Sterbekasse von Angehörigen der Verkehrsanstalten, die seit dem Jahre 1895/96 die Rechte einer juristischen Persönlichkeit besitzt, gehörten am 31. Dezember 1910 im ganzen 3 140 Mitglieder mit einer Versicherungssumme von 2 215 900 ℳ an, von denen 2 032 Angehörige der Eisenbahnverwaltung waren. Im letzten Jahre betrugen die Eintrittsgelder 576 ℳ und die Beiträge 64 844 ℳ, während an Sterbegeldern in 36 Fällen 20 000 ℳ auszuzahlen waren. Der Vermögensbestand erhöhte sich auf 409 914 ℳ (gegen das Vorjahr mehr 55 417 ℳ). An Dividenden waren noch 1 793 ℳ vom Vorjahr nachzuzahlen. Auf 100 Mitglieder starben im Berichtsjahr 1,15, durchschnittlich 55 Jahre alt, im letzten Jahrzehnt jährlich 1,02, durchschnittlich 52 Jahre alt. Der Kasse sind zwei zur Auflösung bestimmte Sterbevereine angegliedert worden: a) die Sterbekasse des Landesvereins der württembergischen Verkehrsbeamten mit 929 Mitgliedern; sie weist bei 8 352 ℳ Einnahmen 7 Sterbefälle mit 1 700 ℳ Sterbegeld und ein Vermögen von 70 700 ℳ auf; b) die Sterbekasse der Bahn- und Weichenwärter mit 629 Mitgliedern, 17 510 ℳ Einnahmen (einschließlich 3 432 ℳ Staatsunterstützung), 39 Sterbefällen (13 450 ℳ Sterbegeld) und 42 490 ℳ Vermögen.

Bei der Lebensversicherungsbank, bei der Allgemeinen Rentenanstalt und bei dem Allgemeinen deutschen Versicherungsverein in Stuttgart wurden im Jahre 1910 von 1 281 Angehörigen der Eisenbahnverwaltung neue Versicherungen abgeschlossen. Am Ende des Jahres waren bei den Anstalten

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:51 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

überhaupt 21 659 Angehörige der Verkehrsanstalten, davon 18 450 Angehörige der Eisenbahnverwaltung, mit einer Gesamtversicherungssumme von 31 368 641 ℳ versichert. Die bezahlten Prämien machen 915 216 ℳ, die verfallenen und ausbezahlten Versicherungssummen 498 597 ℳ aus.

Unter dem Namen Spar- und Darlehnsverein von Angehörigen der Verkehrsanstalten hat sich am 1. Januar 1900 mit dem Sitz in Stuttgart ein mit den Rechten einer juristischen Persönlichkeit ausgestatteter Verein gebildet mit dem Zweck, Ersparnisse der Mitglieder anzusammeln, sicher und nutzbringend anzulegen und durch Verzinsung und Anteil am Gewinn zu erhöhen sowie den Mitgliedern in Bedarfsfällen durch Gewährung von Darlehen beizustehen. Mitglieder des Vereins können werden die Angestellten der württembergischen Verkehrsanstalten und die bei ihnen dauernd verwendeten Personen. Die Mitglieder sind bis zur Erreichung eines Sparguthabens von 100 ℳ zu Einlagen in die Vereinskasse verpflichtet. Aus dem Vereinsvermögen können den Mitgliedern Darlehen bis 500 ℳ gewährt werden. Die Mitgliederzahl betrug am Ende des Jahres 2 910, davon 2 177 Angehörige der Eisenbahnverwaltung. Die Spareinlagen betrugen 386 550 ℳ (gegen das Vorjahr + 32 409 ℳ), die Zurückzahlungen 302 242 ℳ (gegen das Vorjahr + 22 274 ℳ); das Sparguthaben der Mitglieder ist auf 932 330 ℳ berechnet. Darlehen an Mitglieder wurden in 909 Fällen im Betrage von 121 055 ℳ gewährt (gegen das Vorjahr + 27 270 ℳ.) Den Mitgliedern wurde nach dem Verhältnis ihres Zinsenguthabens 6 % Gewinnanteil mit 5 028 ℳ überwiesen. Als Reservefonds dient ein Betrag von 10 635 ℳ (= 1,14 % des Sparguthabens). Auf ein Mitglied kommen an Einlagen = 133 ℳ, an Darlehen = 42 ℳ, an Rückzahlungen vom Sparguthaben = 104 ℳ, an Sparguthaben = 321 ℳ.

Am Ende des Jahres befanden sich im Eigentum der Eisenbahnverwaltung, abgesehen von den Stationsgebäuden und Bahnwärterhäusern, 538 Dienstwohngebäude (gegen 534 im Vorjahr) mit 1 202 Dienstwohnungen und 1 301 Mietswohnungen. Der gesamte Bauaufwand (einschl. Grunderwerb) für die sämtlichen 2 503 Wohnungen stellte sich auf 27 495 964 ℳ.

Zu diesen 538 Dienstwohngebäuden . . . . mit 2 503 Wohnungen kommen hinzu:

430	Stationsgebäude	„ 907	„
1 347	Bahnwärterhäuser	„ 1 410	„
zusammen 2 315	Gebäude	mit 4 820	Wohnungen.

Außerdem befanden sich in diesen Gebäuden noch 258 Einzelzimmer.

Von den 4 820 Wohnungen sind 223 an Private vermietet. Die übrigen sind Beamten, Unterbeamten und Arbeitern teils als Dienstwohnung, teils

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:51 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

zu mäßigem Mietzins überlassen. Über die Einrichtung der elektrischen Beleuchtung in den Dienst- und Mietwohnungen und über die Vergütung für den Bezug elektrischen Stromes sind einheitliche Bestimmungen getroffen worden. Wegen der vorstehend miteinbegriffenen Familienwohnungen für Unterbeamte der Verkehrsanstalten in Stuttgart wird folgendes bemerkt:

Bei den für Unterbeamte der Verkehrsanstalten in Stuttgart mit einem Aufwand von 1 445 763 ℳ erbauten 215 Familienwohnungen nebst der damit verbundenen Badeanstalt (37 Gebäude) wurde eine Einnahme an Miete usw. im Betrag von 68 864 ℳ erzielt, während die Ausgaben für Unterhaltung, bauliche Verbesserungen, Gebäudeverwaltung, Steuern, Brandversicherungsbeiträgen usw. 37 001 ℳ betrugen; das Anlagekapital wurde mit 2,74 % verzinst, wenn der unter den Ausgaben einbegriffene Aufwand für die Heizung und Wasserversorgung der Übernachtungslokale für die Ertragsberechnung außer Betracht gelassen wird. Von den 467 Familienwohnungen für Unterbeamte auf der Prag bei Stuttgart waren am Schluß des Berichtsjahres 64 Gebäude bewohnt, die einen Bauaufwand von 4 109 610 ℳ erfordert haben. Die Einnahmen an Mieten und Pächten betrugen 152 261 ℳ, die Ausgaben für Unterhaltung usw. 31 668 ℳ, so daß sich ein Überschuß von 120 593 ℳ ergeben hat, wonach das Anlagekapital sich mit 2,93 % verzinste.

Am Ende des Betriebsjahres waren 35 Badeeinrichtungen zur Benutzung durch Beamte, Unterbeamte und Arbeiter, sowie deren Familienangehörige teils ohne Entgelt, teils gegen mäßige Vergütung vorhanden. Im ganzen sind im Berichtsjahre 120 259 Bäder (darunter 2 674 Freibäder) abgegeben worden. Außerdem kann das Eisenbahnpersonal (mit Familienangehörigen) Privatbadeanstalten übereinkunftgemäß gegen ermäßigte Gebühr benutzen, ebenso bei Empfehlung durch den zuständigen Bahnarzt die medizinischen Bäder der Stuttgarter Badeanstalt, des türkischen Bades und des Volksbades in Ulm. Erkrankte Angestellte der Eisenbahnverwaltung erhalten bei ihrer Aufnahme in bestimmte Heilanstalten Vergünstigungen. In Bretten wurde aus Gemeinschaftsmitteln eine Badeanstalt für das badische und das württembergische Eisenbahnpersonal eingerichtet.

In allen Aufenthaltsräumen des Personals werden auf Kosten der Eisenbahnverwaltung eine Reihe von Zeitschriften belehrenden und unterhaltenden Inhalts ausgelegt. Ferner werden Volksbücher teils in den Aufenthaltsräumen aufgelegt, teils leihweise an Unterbeamte abgegeben. Zur Selbstbereitung von Speisen sind die Aufenthaltsräume sowie eine Anzahl Gepäckwagen mit Gas- und Spirituskochern ausgestattet. Auf den Stationen Mühlacker und Stuttgart Hbf. sind Kantinen

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:51 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

errichtet. Die Kantine in Mühlacker hatte einen Umsatz von 61 191 ℳ, die in Stuttgart einen solchen von 65 269 ℳ. Der Reingewinn wird zugunsten des Personals (Unterstützungen usw.) verwendet. Die kostenfreie Abgabe von Kaffee und Milch bei großer Kälte und Hitze an das im Freien beschäftigte Personal verursachte eine Ausgabe von 797 ℳ. Der Verbrauch an kohlensaurem, an Himbeer- und Zitronenwasser, das von der Verwaltung auf allen Stationen an das Eisenbahnpersonal abgegeben wird, belief sich im Jahre 1910 auf 879 185 Flaschen mit einer Einnahme von 42 448 ℳ (mehr gegen das Vorjahr 2 647 ℳ). Zur Fürsorge für Kinder von Unterbeamten und Arbeitern, die in großer Zahl in Dienstwohngebäuden zusammenwohnen, bestehen Kleinkinderschulen, und zwar in Cannstatt, Stuttgart und Böckingen bei Heilbronn. Sie sind in Dienstwohngebäuden untergebracht und werden von der Eisenbahnverwaltung teils durch mietefreie Überlassung des Schulraumes, teils durch einen der Miete entsprechenden Beitrag unterstützt.

Aus den Zinsen des Unterstützungsfonds für Hinterbliebene von im Dienst verunglückten Eisenbahnangestellten (E. Laiblinsche Stiftung) werden alljährlich zum Weihnachtsfest unerwachsenen Kindern der im Lauf des Jahres verunglückten Unterbeamten und Arbeiter praktische Gegenstände beschafft. Für 1910 sind zu diesem Zwecke 213 ℳ verausgabt worden.

Generated on 2019-07-31 14:57 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Wohlfahrtseinrichtungen der königl. bayerischen Staatseisenbahnen im Jahre 1910 [1]).

Unter den Wohlfahrtseinrichtungen der bayerischen Staatsbahnen ist an erster Stelle der bahnärztliche Dienst genannt. Seit dem Jahre 1877 sind im rechtsrheinischen Netze Bahnärzte vertragsmäßig bestellt, denen gegen eine feste Vergütung hauptsächlich die ärztliche Behandlung des mittleren und unteren Beamtenpersonals und seiner Angehörigen, sodann auch die ärztlich-technische Mitwirkung bei der Neuannahme und Pensionierung dieses Personals, die Hilfeleistung und Abgabe ärztlicher Gutachten bei Betriebsunfällen usw. obliegt. Zu Beginn des Berichtsjahres waren in 494 Bezirken 489 Bahnärzte angestellt, im Laufe des Jahres wurde die Zahl der Bezirke um 4, die der Bahnärzte um 8 vermehrt, so daß am Schluß des Jahres 1910 in 498 Bezirken 497 Bahnärzte in Tätigkeit waren. Außerdem waren noch 34 Spezialärzte angestellt; ein weiterer hatte zugleich einen bahnärztlichen Bezirk inne. Ferner waren für die bei den Eisenbahnneubauten beschäftigten Beamten und deren Familienangehörigen vorübergehend Ärzte mit der Krankenbehandlung betraut. Im pfälzischen Netz waren 6 Bahnärzte und 2 Bahnspezialärzte zur Wahrnehmung der amtsärztlichen Aufgaben des bahnärztlichen Dienstes bestellt. Dem Personal des pfälzischen Netzes, das im Falle der Verwendung im rechtsrheinischen Netze Anspruch auf kostenfreie bahnärztliche Behandlung für sich und seine Familienangehörigen hätte, werden bei Erkrankungen Beihilfen zur Bestreitung der Arztkosten bewilligt. Hierfür wurden im Berichtsjahr 32 000 ℳ verausgabt. Die Kosten des bahnärztlichen Dienstes haben im Jahre 1910 329 185 ℳ betragen, d. i. gegen das Vorjahr, in dem 339 913 ℳ aufgewendet wurden, 10 728 ℳ weniger.

Die Zahl des zu freier bahnärztlicher Behandlung berechtigten Personals des rechtsrheinischen Netzes sowie die Zahl der bei diesem Personal beobachteten Erkrankungsfälle und Krankheitstage betrug:

[1]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1911, S. 989 ff.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:51 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	im Jahre	
	1909	1910
Zahl des Personals	26 776	26 402
Erkrankungsfälle: a) im ganzen	23 253	21 127
b) auf je 100 Beamte	86,8	80,0
Krankheitstage: a) im ganzen	492 705	455 669
b) auf je 1 Beamten . .	18,4	17,3

Hiernach ist die Zahl der Erkrankungsfälle um 9,2 %, die der Krankheitstage um 7,5 % gefallen.

Um erkrankten Beamten, deren Leiden durch den Gebrauch von Badekuren Heilung oder wesentliche Besserungen erwarten lassen, solche Badekuren zu ermöglichen, werden von der Staatseisenbahnverwaltung besondere Zuschüsse gewährt. Ihre Gesamtsumme hat im Jahre 1910 22 982 ℳ gegen 22 781 ℳ im Vorjahre betragen. An 12 Kurorten und in 4 Volksheilstätten für Lungenkranke sind 165 Freikuren gewährt worden.

Die Pensionen des etatsmäßigen Personals und die Witwen- und Waisengelder der Hinterbliebenen werden auf allgemeine Staatsfonds verausgabt. Von diesen Ausgaben im Jahre 1910 kamen auf Beamte 9 341 217 ℳ gegen 7 756 925 ℳ im Vorjahr, auf Hinterbliebene 3 961 271 ℳ gegen 3 252 277 ℳ im Vorjahr. Insgesamt sind im Berichtsjahr die Ausgaben gegenüber dem Vorjahr um 2 293 286 ℳ oder um 20,8 % gestiegen. Die Hinterbliebenen haben außerdem aus dem allgemeinen Unterstützungsverein und der damit verbundenen Töchterkasse 343 729 ℳ erhalten. Ferner sind noch 9 779 ℳ an Pensionszuschüssen gewährt worden.

Auf Grund der Krankenversicherungsgesetze ist:

a) für die im Betrieb und in den Werkstätten der Staatseisenbahnen (rechtsrheinisches Netz), der Dampfschiffahrt auf dem Bodensee, auf dem Ammersee und der Schiffahrt auf der Amper, des Ludwigkanals sowie der Kettenschleppschiffahrt auf dem Main beschäftigten, dem Krankenversicherungszwang unterliegenden Personen die Betriebskrankenkasse I der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung in Rosenheim,

b) für die dem Krankenversicherungszwange unterliegenden Personen, welche im Betriebe (einschl. der Regiebaubetriebe) und in den Werkstätten des pfälzischen Netzes der Staatseisenbahnen und beim Betrieb des Frankenthaler Kanals beschäftigt sind, die Betriebskrankenkasse II der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung in Ludwigshafen errichtet.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:57 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Beide Betriebskrankenkassen gewährten den Mitgliedern auf die Dauer von 26 Wochen vom Beginn der Krankheit ab freie ärztliche Behandlung, freie Arznei und Heilmittel, im Falle der Erwerbsunfähigkeit ein Krankengeld, und zwar die Betriebskrankenkasse I bis 1. 12. 1910 in Höhe von $66^2/_3$ % des der Beitragsleistung zuletzt zugrunde gelegten durchschnittlichen Tagelohnsatzes vom Tage des Eintritts der Erwerbsunfähigkeit ab, dann 64 % des durchschnittlichen Tagelohnsatzes vom dritten Tage nach dem Tage der Erkrankung ab, die Betriebskrankenkasse II in Höhe von 75 % des durchschnittlichen Tagelohnsatzes vom zweiten Tage nach dem Erkrankungstage ab. Weiblichen Kassenmitgliedern wird von beiden Kassen eine Schwangerschaftsunterstützung in Höhe des Krankengeldes bis zur Gesamtdauer von 6 Wochen gewährt. Die Betriebskrankenkasse I gewährt auch den dem Versicherungszwang nicht selbst unterliegenden Angehörigen der Kassenmitglieder freie ärztliche Behandlung, freie Arznei und sonstige Heilmittel auf die Dauer von 13 Wochen. Beide Kassen gewähren an Stelle freier ärztlicher Behandlung, Arznei und Heilmittel und Krankengeld: freie Kur und Verpflegung in einem Krankenhause, ferner zahlen sie beim Ableben des Kassenmitgliedes und beim Tode eines Familienangehörigen ein Sterbegeld. Bei der Betriebskrankenkasse I waren als Kassenärzte 496 Bahnärzte, 2 Kassenärzte, die nicht zugleich Bahnärzte waren, und 34 Spezialärzte, insgesamt 532 Ärzte tätig.

Es betrugen bei der Betriebskrankenkasse I	im Jahre 1909 überhaupt	1909 durchschnittlich auf ein Mitglied	im Jahre 1910 überhaupt	1910 durchschnittlich auf ein Mitglied
die durchschnittl. Mitgliederzahl .	33 541	—	32 705	— [1]
„ Zahl der Erkrankungsfälle . .	28 147	0,84	24 842	0,76 [1]
„ „ „ Krankheitstage . . .	445 011	13,27	410 104	12,54 [1]
„ Zinsen des Vermögens . . . ℳ	27 964	0,83	25 560	0,78
„ Beiträge der Mitglieder . . „	966 042	28,80	1 074 321	32,85
„ Beiträge der Verwaltungen . „	471 629	14,06	524 206 [2]	16,03

[1]) Hiernach ist die Zahl der Mitglieder um 2,5 %, die der Erkrankungsfälle um 11,7 % und die der Krankheitstage um 7,8 % zurückgegangen.

[2]) Außerdem wurde von der Staatseisenbahnverwaltung der jederzeit widerrufliche Zuschuß zur ehemaligen Werkstättenkrankenkasse von jährlich 4 300 ℳ noch geleistet, sowie ein Betrag von 66 ℳ als Rückersatz von Dritten.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:57 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Es betrugen bei der Betriebskrankenkasse I	im Jahre 1909 überhaupt	1909 durchschnittlich auf ein Mitglied	1910 überhaupt	1910 durchschnittlich auf ein Mitglied
die Kosten im einzelnen für:				
ärztliche Behandlung . . . ℳ	337 334		356 740	
Arzneien und sonstige Heilmittel . . . . . „	208 194		177 580	
Krankengelder . . . . . „	863 734		866 646	
Wöchnerinnenunterstützungen	3 200		3 622	
Sterbegelder . . . . . „	84 787	47,73	79 547	48,90
Kur- und Verpflegungskosten an Krankenanstalten . . „	99 800		113 277	
Ersatzleistungen an Dritte für gewährte Krankenunterstützungen . . . . . „	3 758		1 745	
das verzinslich angelegte Vermögen am Jahresschluß . „	590 000	17,59	635 800	19,41

Die erhebliche Steigerung der Leistungen der Staatseisenbahnverwaltung und der Mitglieder ist durch die ab 15. August 1910 erfolgte Erhöhung der Beiträge von 4 % auf 4½ % des Tagelohnsatzes bedingt.

Bei der Betriebskrankenkasse II betrug die Zahl der Mitglieder 7 075. (Vorjahr 7 460). Auf 1 Mitglied kamen im Durchschnitt Erkrankungsfälle 0,45 (0,46), Krankheitstage 10,7 (10,2), Mitgliederbeiträge 28,85 (25,48) ℳ, Krankengelder 29,52 (27,49) ℳ, Krankenkosten 45,52 (43,74) ℳ. Hiernach ist die Zahl der Mitglieder um 5,2 %, die der Erkrankungsfälle um 8,7 % zurückgegangen, die der Krankheitstage um 0,07 % gestiegen. Das Mehrergebnis der Mitgliederbeiträge beruht auf der Erhöhung der Beiträge von 3 % auf 3¾ % ab 1. Juli 1910. Das verzinslich angelegte Vermögen betrug nach dem Nennwert der Papiere 324 810 (323 900) ℳ oder durchschnittlich 45,91 (43,42) ℳ auf ein Mitglied.

Die Arbeiterpensionskasse der bayerischen Verkehrsanstalten zerfällt in die Abteilung A und B.

Die Abteilung A hat für das bei der Staatseisenbahnverwaltung, der Bodenseedampfschiffahrtsverwaltung, der Kanalverwaltung und der Kettenschleppschiffahrt auf dem Main, der Dampfschiffahrt auf dem Ammersee, der Schiffahrt auf der Amper, sowie bei der Post- und Telegraphenverwaltung beschäftigte invalidenversicherungspflichtige Personal alle Aufgaben

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:51 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

einer reichsgesetzlichen Versicherungsanstalt im Sinne des Invalidenversicherungsgesetzes zu erfüllen. Die Abteilung B trifft für die Mitglieder der Abteilung A, die zu dauernder Beschäftigung angenommen sind, eine weitergehende besondere Fürsorge durch Gewährung von Zusatzrenten zu den aus der Abteilung A zu zahlenden Renten, durch Bewilligung von Renten in solchen Fällen, in denen sie gesetzlich nicht beansprucht werden können, sowie durch Gewährung von Witwen-, Waisen- und Sterbegeldern.

Über die Zahl und die Bewegung der Mitglieder beider Kasseneinrichtungen gibt die folgende Tabelle Aufschluß:

	Abteilung A	Abteilung B
Zahl der Mitglieder zu Beginn des Jahres	44 704	36 399
Zugang:		
durch Neueintritt	—	1 976
„ Wiedereintritt	—	367
Abgang:		
durch Überführung in das etatsmäßige Beamtenverhältnis	—	805
„ Austritt aus der Beschäftigung ohne Beitragsrückvergütung	—	242
„ desgl. mit Beitragsrückvergütung	—	1 181
„ Erwerbsunfähigkeit mit Zusatzrente	—	396
„ Erwerbsunfähigkeit ohne Zusatzrente	—	14
Wegen Ablaufs der Krankenhilfe mit Unfallrentenbezug	—	21
„ Ablaufs der Krankenhilfe ohne Unfallrentenbezug	—	30
durch Tod	43 584	164
Am Schluß des Jahres waren vorhanden	43 584	35 889
davon gehörten zur		
Lohnklasse I	2 368	—
„ II	1 386	9
„ III	3 838	2 246
„ IV	25 788	12 641
„ V	10 204	14 638
„ VI (bei Abt. B)	—	2 875
„ VII (bei Abt. B)	—	3 480

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:51 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Im Jahresdurchschnitt zählte die Abteilung A im Jahre 1910 44 144 Mitglieder, die Abteilung B 36 144 Mitglieder.

Bei der Abteilung A betrugen die Zuschüsse der Verwaltungen im Berichtsjahr 334 881 ℳ, die laufenden Mitgliederbeiträge einschließlich der Beiträge für freiwillige Weiterversicherung 338 299 ℳ, d. i. durchschnittlich 7,76 ℳ auf 1 Mitglied gegen 7,84 ℳ im Vorjahr. Für Invaliden-, Kranken- und Altersrenten wurden im Jahre 1910 312 914 ℳ — gegen 226 929 ℳ im Vorjahr — aufgewendet. Auf 1 Empfänger entfallen 148,79 ℳ — gegen 159,73 ℳ im Vorjahr —. Im Verhältnis der Durchschnittsbeträge sind die Beiträge und die Renten zurückgegangen. Das verzinslich angelegte Vermögen der Abteilung A betrug am Schlusse des Jahre 1910 6 333 065 ℳ. Davon entfallen auf Gemeinvermögen 189 127 ℳ, so daß das Sondervermögen sich auf 6 143 938 ℳ stellt. Die Wertpapiere sind hierbei nach dem Ankaufswert gerechnet. Hierzu tritt der Kassenbestand am Schlusse des Jahres mit 482 ℳ, so daß der Gesamtbetrag des Sondervermögens sich auf 6 144 420 Mark beziffert.

Bei der Abteilung B betrugen die Einnahmen im Berichtsjahr:	Betrag ℳ	durchschnittl. kommen auf 1 Mitglied ℳ
Mitgliederbeiträge	726 290	20,24 (18,82)
Zuschüsse der Verwaltungen	1 205 638	33,36 (32,74)
Aus besonderen Fonds zugewiesene Zinsen und Kapitalien	629 688	—
Zinsen des Vermögens	658 026	18,21 (15,68)

Demgegenüber betrugen die Ausgaben im Berichtsjahr:

Zusatzrenten	342 479 ℳ,
Ausnahmerenten und Unterstützungen	3 810 „
Witwengelder: laufend	280 706 „
einmalig (Abfindungen)	12 221 „
Waisengelder	45 055 „
Sterbegelder	10 891 „
Rückvergütungen von eingezahlten Beiträgen	40 944 „
Verwaltungskosten und sonstige Ausgaben	519 „.

Für Renten der Invaliden wurden zusammen 346 289 ℳ aufgewendet, d. i. durchschnittlich auf 1 Empfänger 236 ℳ gegen 222 ℳ im Vorjahr, an Renten für Hinterbliebene zusammen 337 982 ℳ, d. i. durchschnittlich auf 1 Empfänger 105 ℳ gegen 100 ℳ im Vorjahr.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:51 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Das verzinslich angelegte Vermögen der Abteilung B betrug am Schluß des Jahres 1910 20 552 675 ℳ.

Über den Bestand, den Zu- und Abgang an Empfängern und Empfängerinnen laufender Bezüge aus beiden Abteilungen der Pensionskasse gibt die nachstehende Zusammenstellung Auskunft:

Art der Bezüge	Zu Beginn des Jahres waren Empfänger vorhanden	Im Laufe des Jahres traten hinzu	Im Laufe des Jahres schieden aus			Am Schluß des Jahres waren vorhanden
			durch Übertritt in den Bezug einer Unfallrente bezw. Invalidenrente	durch Tod	durch andere Ursachen[1])	
Abteilung A:						
Invalidenrenten . .	1 700	469	10	181	28	1 950
Krankenrenten . .	37	55	18	2	20	52
Altersrenten . . .	124	35	51	7	—	101
Abteilung B:						
Zusatzrenten . . .	1 232	438	7	162	37	1 464
Ausnahmerenten .	1	—	—	—	—	1
Witwengelder . . .	1 743	241	—	74	51	1 859
Waisengelder . . .	1 308	300	46	15	179	1 368

Beitragserstattungen in Abteilung A erfolgten bei 6 Heiratsfällen, bei 114 Todesfällen und bei 14 Unfällen, Abfindungen von Ausländern in 1 Falle. Beitragsrückvergütungen in Abteilung B erfolgten in 1 215 Fällen, Sterbegelder wurden in 181 Fällen festgesetzt, Abfindungen an Witwen, die sich wieder verheirateten, in 35 Fällen.

Aus der Durchführung der Unfallversicherung sind im Berichtsjahre beim Eisenbahn-, Kanal- und Schiffahrtsbetriebe 865 894 ℳ an Ausgaben erwachsen gegen 904 755 ℳ im Vorjahr, mithin 38 861 ℳ oder 4,3 % weniger.

Die Anzahl der durchschnittlich beschäftigten unfallversicherungspflichtigen Personen betrug im Berichtsjahr 38 459, sie hat gegen das Vorjahr um 2 179 oder um 5,4 % abgenommen. Die Zahl der Todes- und Erwerbsunfähigkeitsfälle stellte sich auf 195 (im Vorjahr 236), so daß eine Abnahme um 41 oder um 17,4 % eingetreten ist. Die 195 Fälle verteilen sich auf 37 Todesfälle, 2 Fälle völliger Erwerbsunfähigkeit, 40 Fälle teilweiser

[1]) Auch Wiedereintritt der Erwerbsfähigkeit, Wiederverehelichung und bei Waisen) Vollendung des 15. Lebensjahres.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:51 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

und 116 Fälle vorübergehender Erwerbsunfähigkeit. Die Zahl aller Verletzungen mit mehr als dreitägiger Dauer der Erwerbsunfähigkeit betrug 4 816 (gegen 5 483 im Vorjahr). Auf je 1 000 versicherte Personen treffen schwere Verletzungen 5,1 (im Vorjahr 5,8), Verletzungen überhaupt 125,2 (im Vorjahr 134,9). Sonach sind die Verletzungen im Verhältnis zur Zahl der versicherten Personen im ganzen sowie in bezug auf die schweren Verletzungen zurückgegangen.

Zur Gewährung von Unterstützungen an die Beamten, das nichtetatsmäßige Personal, das Tagelohnpersonal und an die Hinterbliebenen besteht ein besonderer Unterstützungsfonds für das Gesamtnetz der Staatseisenbahnverwaltung und die Nebenbetriebe. Diesem Fonds fließen außer den Zinsen seines Vermögens Strafgelder sowie ein Zuschuß der Eisenbahnverwaltung im derzeitigen Betrage von 269 500 ℳ sowie Beiträge von Beamten der vormalig Pfälzischen Eisenbahnen zu. Die Einnahmen betrugen im Berichtsjahr insgesamt 589 490 ℳ. An Unterstützungen aus den Unterstützungsfonds und aus anderen Fonds wurden gewährt 484 871 ℳ, d. i. 45 566 ℳ oder 10,4 % mehr als im Vorjahr. Außerdem wurde für Beihilfen an pensionierte Beamte, Unterbeamte und Bedienstete, denen am 1. 1. 1909 keine Pensionserhöhung zuteil wurde, der Betrag von 45 657 ℳ verausgabt. Das verzinslich angelegte Vermögen des Unterstützungsfonds betrug am Schluß des Jahres 1910, die Wertpapiere zum Nennwert gerechnet, 4 080 714 ℳ.

Die Staatseisenbahnverwaltung hatte bei Abschluß des Betriebsjahres 1910 11 220 der Eisenbahnverwaltung selbst gehörende Wohnungen zur Verfügung. Die vorhandenen, meist an lediges Personal vergebenen Einzelzimmer (530) sind hierbei nicht mitgerechnet. Von den 11 220 Wohnungen waren vergeben

an Eisenbahnpersonal (als Dienstwohnungen) . . 6 128,
„ „ (als Mietwohnungen) . . 4 570,
„ Post-, Zoll- und sonstiges Personal . . . . . 522.

Von den Dienstwohnungen waren vergeben an Beamte des höheren und mittleren Dienstes 1 051, an Beamte des unteren Dienstes 4 723, an Tagelohnpersonal 354; von den Mietwohnungen waren vergeben an Beamte des höheren und mittleren Dienstes 558, an Beamte des unteren Dienstes 1 995, an Tagelohnpersonal 2 017.

Außer diesen bahneigenen Wohnungen standen der Eisenbahnverwaltung am Schluß des Betriebsjahres in außerbayerischen Bahnhöfen und an fremden Strecken 70 Wohnungen zur Verfügung, von denen 4 an Zoll- und sonstiges Personal vermietet waren.

Des weiteren unterstützt die Staatseisenbahnverwaltung genossenschaftliche Unternehmungen ihres Personals, die sich die Herstellung von

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:51 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

gesunden und billigen Wohnungen für die Genossenschaftsmitglieder zur Aufgabe gestellt haben, mit gering verzinslichen Baudarlehen. Die Genossenschaften haben bis Ende 1910 = 2 466 Wohnungen fertiggestellt, von denen 2 096 an Eisenbahnpersonal vergeben waren. Es standen sonach Ende 1910 im Bereiche der Staatseisenbahnverwaltung

11 220 bahneigene Wohnungen,
70 fremde Wohnungen und
2 466 genossenschaftliche Wohnungen,

insgesamt 13 756 Wohnungen zur Verfügung. Davon entfielen auf das Bahnpersonal 12 860 Wohnungen, während die übrigen Wohnungen an Post- und Zollpersonal, fremdes Eisenbahnpersonal, Bahnhofswirte und Private vermietet waren. Bei einer Gesamtzahl von 64 651 Eisenbahnbediensteten kamen auf je 100 Bedienstete 19,9 Wohnungen gegen 19,1 im Vorjahr.

Im Laufe der letzten Jahre sind in stets zunehmendem Maße Werkstätten und Stationen mit Badeeinrichtungen zur Benutzung für das Personal — z. T. auch für dessen Angehörige — versehen worden. Die Bäder können von einem großen Teil des Personals vollständig unentgeltlich benutzt werden. Ein Teil des Personals sowie die Familienangehörigen zahlen eine geringe Gebühr. Insgesamt waren Ende 1910 vorhanden 282 Einrichtungen für Wannenbäder gegen 271 im Vorjahr und 268 Einrichtungen für Brausebäder gegen 259 im Vorjahr. Die Badegelegenheiten sind also um 20 Bäder oder 3,8 % vermehrt worden. Die Benutzung der Badeeinrichtungen ist um 11 % gestiegen, indem von dem Personal und seinen Angehörigen 352 275 Bäder gegen 317 044 im Vorjahr genommen wurden.

Mit Übernahme der pfälzischen Eisenbahnen ist auch die Lebensversicherungsanstalt der Angestellten und ständigen Arbeiter der Pfälzischen Eisenbahnen auf die Staatseisenbahnverwaltung übergegangen. Die Anstalt hat den Zweck, den hinterlassenen Witwen und Waisen oder sonstigen Erben verstorbener Mitglieder nach dem Tode die Auszahlung eines bestimmten Kapitals zu verschaffen, das durch gegenseitige Versicherung der Mitglieder der Anstalt mit jährlich zu zahlenden Beiträgen aufzubringen ist. Sämtliche Angestellte und ständigen Bahnhofsarbeiter waren verpflichtet, der Kasse mit einem bestimmten Kapital (zuletzt 500 ℳ) beizutreten. Außerdem konnte eine weitere freiwillige Versicherung bis 3500 ℳ eingegangen werden. Die Anstalt wird als eigene Kasse fortgeführt. Neuaufnahmen finden indessen nicht mehr statt. Ende 1910 waren 7 217 Mitglieder mit obligatorischer Versicherung, 445 Mitglieder mit freiwilliger Versicherung vorhanden. Im Berichtsjahr wurden an Versicherungen ausbezahlt 46 225 ℳ für 106 obligatorische Versicherungen, 27 686 ℳ für

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:51 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

19 freiwillige Versicherungen. Die Einnahmen betrugen 151 698 ℳ, die Ausgaben 146 415 ℳ, so daß sich ein Überschuß von 5 283 ℳ ergab. Das Vermögen bezifferte sich auf 1 871 783 ℳ.

An weiteren Fürsorgeeinrichtungen bei der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung sind hervorzuheben:

1. die Abgabe und Vermittlung von Heizmaterial,
2. die Versorgung mit Mineralwasser und Einrichtungen von Kaffeeküchen,
3. die Herstellung von Übernachtungsgebäuden, Unterstandsbuden und Schutzzelten,
4. die Arbeitslosenfürsorge und Arbeitsvermittlung,
5. die Einrichtung für die Bekämpfung der Tuberkulose,
6. die Vereinbarungen mit Pflegevereinen für Beihilfe zur Hauspflege von Angehörigen des Eisenbahnpersonals.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:51 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die Hauptbahnen in Frankreich

im Jahre 1909 [1]).

Die nachstehende Übersicht über die Hauptbetriebsergebnisse der französischen Hauptbahnen im Jahre 1909 ist den amtlichen Veröffentlichungen für das Jahr 1909 entnommen [2]).

Gegenstand	1908	1909
Betriebslänge am Jahresschluß km	40 110	40 216
Mittlere Betriebslänge . . . . „	40 186	40 285
Anlagekapital . . . . . Frcs.	18 234 153 862	18 619 512 508
Betriebsergebnisse:		
a) Personenverkehr (g. v.):		
Beförderte Personen . . . Anz.	479 396 165	491 936 930
Geleistete Personenkm . . „	16 033 559 928	16 342 687 363
Roheinnahme (ohne Steuer):		
von Personen . . . . . Frcs.	571 555 730	576 949 828
an Nebeneinnahmen (acce soires) . . . . . „	203 823 732	213 551 716
zusammen . . . . „	775 379 462	790 501 544
b) Güterverkehr (p. v.):		
beförderte Gütertonnen . . t	158 165 909	165 027 920
Geleistete Gütertonnenkm. tkm	20 603 494 877	21 331 252 324

[1]) Vergl. Archiv 1911 S. 999 ff. Die Eisenbahnen in Frankreich im Jahre 1908.

[2]) Statistique des chemins de fer français au 31. décembre 1909. Intérêt général, Melun 1911.

Generated on 2019-07-31 14:51 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

		1908	1909
Roheinnahmen:			
aus Frachtverkehr . . .	Frcs.	884 122 635	907 788 617
„ Nebenerträgen . . .	„	46 968 899	47 623 641
zusammen . . .	„	931 091 534	955 412 258
c) Sonstige Einnahmen (diverses)	„	27 954 678	27 379 358
Gesamteinnahmen	„	1 734 425 674	1 773 293 160
Betriebsausgaben	„	986 468 149	1 018 661 423
Nebenausgaben (diverses) . .	„	18 126 599	21 932 936
Gesamtausgaben	„	1 004 594 748	1 040 594 359
Betriebsüberschuß	„	729 830 926	732 698 801
Dem Betriebsüberschuß sind hinzuzurechnen aus verschiedenen Guthaben	„	885 829	2 614 767
Überschuß im ganzen	„	730 716 755	735 313 568
Verhältnis von $\frac{\text{Ausgabe}}{\text{Einnahme}}$ . .	%	57,9	58,7
Mittlere Fahrt einer Person . .	km	33,4	33,2
„ „ „ Gütertonne	„	123	125
Durchschnittsertrag:			
für 1 Personenkm	Cts.	3,51	3,49
„ 1 Gütertonnenkm. . . .	„	4,29	4,26
Betriebsmittel:			
Lokomotiven	Stck.	12 208	12 542
Personenwagen	„	28 838	29 429
Sonstige Wagen (für Eilverkehr)	„	18 404	19 272
Güterwagen (p. v.)	„	319 788	324 539
Geleistet wurden:			
Lokomotivkm	Anz.	460 182 547	467 290 396
Personenwagenkm	„	1 643 021 484	1 682 879 305
Sonstige Wagenkm (Eilverkehr)	„	836 218 938	864 094 294
Güterwagenkm	„	4 602 116 763	4 543 830 190
überhaupt Wagenkm . .	„	7 081 357 185	7 090 803 789

Generated on 2019-07-31 14:51 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

	1908	1909
Es betrugen in (Prozenten der Gesamteinnahme):		
Einnahme im Personenverkehr . . . . . %	44,7	44,6
Einnahme im Güterverkehr . „	53,7	53,9
sonstige Einnahmen . . . . „	1,6	1,5
Auf 1 Betriebskm kommen:		
an Einnahme . . . . . Frcs.	43 160	44 018
„ Ausgabe . . . . . „	24 999	25 831
„ Überschuß . . . . . „	18 161	18 187
Verhältnis von $\frac{\text{Ausgabe}}{\text{Einnahme}}$ . . %	57,9	58,7
Auf 1 Zugkilometer kommen:		
an Einnahme . . . . . Frcs.	4,60	4,64
„ Ausgabe . . . . . „	2,66	2,72
„ Überschuß . . . . . „	1,94	1,92
Die Zahl der beschäftigten Personen betrug:		
bei der allgemeinen Verwaltung .	3 187	3 198
„ dem Abfertigungs- u. Zugdienst	144 060	145 657
„ „ Fahrdienst und den Werkstätten	90 924	94 857
„ der Bahnunterhaltung und Aufsicht	86 421	86 727
zusammen	324 592	330 439
Auf 1 Bahnkm kommen:		
im Betriebsdienst beschäftigte Personen	8,09	8,22
Außerdem wurden noch beschäftigt:		
Hilfsbedienstete und Arbeiter. . .	87 712	92 328
Weibliche Personen	30 486	30 332

Die Länge des Bahnnetzes im europäischen Frankreich verteilt sich im Jahre 1909 (gegen 1908) wie folgt:

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:51 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Es waren	1908		1909	
	im Betrieb	im Bau	im Betrieb	im Bau
	Kilometer		Kilometer	
I. Staatsbahnen:				
1. Altes Netz	2831	178	2831	178
2. Zurückgekauftes Netz der Westbahn	—	—	6012	40
zusammen I	2381	178	8843	218
II. Privatbahnen:				
1. Nordbahn	3730	63	3732	60
2. Ostbahn	4758	27	4758	27
3. Westbahn	6012	40	—	—
4. Paris-Orléansbahn	7726	128	7741	115
5. Paris-Lyon-Mittelmeerbahn	9514	507	9534	487
6. Südbahn	3831	656	3853	634
7. Pariser Gürtelbahn (r. U.)	17	—	17	—
8. Große Pariser Gürtelbahu	111	—	111	—
9. Linien verschiedener kleinerer Gesellschaften zusammen	1264	26	1313	26
zusammen II	36963	1447	31059	1349
III. Nicht konzessionierte Bahnen	328	90	328	90
Im ganzen I bis III eigentliche Hauptbahnen	40122	1715	40230	1657
IV. Industrie- und sonstige Bahnen[1])	234	17	234	17
Bahnen örtlicher Bedeutung (Lokalbahnen)	8003	2832	8352	3053
Straßenbahnen für Personen und Güter[2])	5687	2533	6032	2976
Mithin Gesamtlänge der Bahnen für öffentlichen Verkehr	54046	7097	54848	7703

[1]) In den Angaben für das Jahr 1909 sind nicht enthalten 176 km Zechenbahnen (141 km im Betrieb und 35 km im Bau und in Bauvorbereitung) sowie 374 km Hafen- und Kaibahnen (347 km im Betrieb und 27 km im Bau und in Bauvorbereitung).

[2]) Im Jahre 1909 waren außerdem noch 2241 km Straßenbahnen für Personen- und Stückgutverkehr sowie für Personenverkehr allein im Betrieb und 285 km im Bau und in Bauvorbereitung.

Generated on 2019-07-31 14:51 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Außerdem waren im Jahre 1909 in Bauvorbereitung 477 km.

Einen Überblick über die Verteilung der französischen Hauptbahnen in 1909 nach der Spurweite bietet die nachstehende Zusammenstellung:

Es waren im (Jahr 1909)	im Betrieb	im Bau	in Bauvorbereitung	zusammen
	Kilometer			
a) Eigentliche Hauptbahnen:				
mit voller Spur	38 169	1 406	1 353	40 928
„ Meterspur	2 061	251	436	2 748
	40 230	1 657	1 789	43 676
b) Industriebahnen:				
mit voller Spur	173	1	26	200
„ besonderer Betriebsart	[1] 2	—	—	2
	175	1	26	202
c) Schmalspurbahnen:				
mit Meterspur	53	16	—	69
„ 0,60 m Spur	6	—	—	6
	59	16	—	75
zusammen	40 464	1 674	1 815	43 953

[1]) Je 1 km Seil- und Pferdebahn.

Generated on 2019-07-31 14:51 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Die Eisenbahnen in Australien 1909/10 [1].

A. Staatsbahnen.

Die amtlichen Berichte, denen die nachstehenden Mitteilungen über die Hauptbetriebsergebnisse der Staatsbahnen in den australischen Kolonien entnommen sind, beziehen sich:

für Neusüdwales . . .
„ Viktoria . . . . .
„ Queensland . . .
„ Südaustralien . .
„ Westaustralien . .
„ Tasmanien . . . .
} auf das Betriebsjahr 1. Juli 1909 / 30. Juni 1910,

„ Neuseeland . . . . „ „ „ 1. April 1909 / 31. März 1910.

1. Kolonie Neusüdwales[2].

Am 30. Juni 1910 stellte sich die Länge der im Betrieb befindlichen Staatsbahnen[3] auf 3 643 Meilen (5 862 km).

Eröffnet wurde im Berichtsjahr eine neue Linie mit 18 Meilen Länge.

Im Bau begriffen waren fünf Linien von 253 Meilen Länge.

Das Anlagekapital der Betriebsstrecken betrug 48 925 348 £ und verzinste sich mit 4,58 %.

Die Betriebsergebnisse der Jahre 1908/1909 und 1909/1910 waren folgende:

	30. Juni 1909	30. Juni 1910
Betriebslänge . . . . . Meil.	3 623¼	3 643[4]
Mittlere Betriebslänge . . . . . „	3 559¾	3 625

[1]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1911, S. 771 ff.

[2]) New South Wales Government Railways and Tramways. Report of the Chief Commissioner for the year ended 30. June 1910. (Mit 2 Übersichtskarten.)

[3]) Am 31. Dezember 1909 umfaßte das Staatsbahnnetz 3 625 engl. Meilen (5 832 km). Hierbei sind nicht berücksichtigt die vom Staate betriebenen Trambahnen (am 31. Dezember 1909: 159 engl. Meilen = 256 km).

[4]) Darunter 241 Meilen Doppelgleise und 8½ Meilen viergleisige Strecken.

Generated on 2019-07-31 14:51 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

		30. Juni	
		1909	1910
Verwendetes Baukapital[1])	£	47 612 666	48 925 348
desgl. für eine Meile	„	13 140	13 430
Verzinsung des Anlagekapitals . .	%	4,45	4,58
Gesamteinnahme	£	5 028 450	5 485 715
Ausgabe	„	2 952 824	3 276 409
Überschuß	„	2 075 626	2 209 306
Verhältnis von $\frac{\text{Ausgabe}}{\text{Einnahme}}$	%	58,72	59,73
Auf eine Betriebsmeile kamen:			
an Einnahme	£	1 412	1 513
„ Ausgabe	„	829	904
„ Überschuß	„	583	609
Auf eine Zugmeile kamen:			
an Einnahme	d	80,00	85,00
„ Ausgabe	„	47,00	50,75
„ Überschuß	„	33,00	34,25
Zahl der beförderten Personen . .	Anz.	52 051 556	53 644 271
„ „ „ Gütertonnen[2])	t	8 862 273	7 929 369
Einnahme im Personenverkehr . .	£	2 008 061	2 124 292
„ „ Güterverkehr	„	2 964 678	3 290 640
Nebenerträge	„	55 711	70 783
Geleistete Zugmeilen:			
in Personenzügen	Meil.	7 232 731	7 270 073
„ Güterzügen	„	7 841 413	8 197 953
überhaupt . .	„	15 074 144	15 468 026
Anzahl der beim Betrieb beschäftigten Personen	Anz.	19 458	20 223
darunter Angestellte (salaried staff)	„	2 163	2 369
Die Anzahl der Betriebsmittel:			
Lokomotiven	Stck.	798	872
Wagen für Personenverkehr . .	„	1 325	1 420
„ „ Güterverkehr	„	14 667	15 555
Beförderte Personen I./II. Klasse .	Anz.	23 413 120	23 264 702
Einnahme davon	£	1 429 916	1 505 588

[1]) Für die Betriebsstrecken.

[2]) Ohne Vieh, für 1908/1909 = 436 656 t und für 1909/1910 = 463 669.

Generated on 2019-07-31 14:51 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

		30. Juni	
		1909	1910
Zeitkarten I./II. Klasse	Stck.	28 638 436	30 379 569
Einnahme davon	£	290 976	318 505
Die Einnahme im Personenverkehr betrug:			
für die Betriebsmeile	£	564,1	586,0
„ „ Zugmeile	d	66,63	70,13
Im Vorortverkehr[1]) betrug die Zahl			
der beförderten Personen[2]) . . .	Anz.	46 734 196	48 147 012
„ geleisteten Personenmeilen .	„	310 399 106	341 498 093
Durchschnittliche Fahrt einer Person	Meil.	6,64	7,09
Personengeldeinnahme	£	546 904	564 463
Einnahme für 1 Person und Meile	d	0,42	0,40

Über den Güterverkehr finden sich nachstehende Angaben:

Güterverkehr	1908/1909		1909/1910	
	Beförderte Tonnen	Einnahme £	Beförderte Tonnen	Einnahme £
überhaupt	9 298 929	2 964 678	8 393 038	3 290 640
für die Betriebsmeile . . .	—	832,8	—	907,8
„ „ Zugmeile . . . . d	—	90,73	—	96,34
Es kamen:				
auf Frachtgüter	2 379 667	1 589 174	2 708 608	1 795 295
„ Wolle	132 092	344 531	138 779	372 669
„ lebendes Vieh	436 656	528 715	463 669	640 510
„ Kohlen und Koks . . .	5 875 788	415 014	4 553 965	395 614
„ Mineralien	474 726	87 244	528 017	86 522

Im Jahre 1909/1910 wurden befördert:

an Wollballen	863 078	Stück	(gegen	819 626	im Vorjahr)
„ Pferden	46 768	„	(„	41 800	„ „)
„ Rindern	357 268	„	(„	346 298	„ „)
„ Kälbern	55 420	„	(„	40 752	„ „)
„ Schafen	6 718 215	„	(„	5 916 404	„ „)
„ Schweinen	83 512	„	(„	74 688	„ „)

[1]) 34 Meilen im Umkreis von Sydney und Newcastle.

[2]) Mit gewöhnlichen Fahrkarten, Arbeiterkarten und Zeitkarten.

Generated on 2019-07-31 14:51 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

An Kohlen wurden in 1909/1910 in Newcastle ausgeführt:
3 093 153 t im Werte von 1 545 668 £,
gegen 4 299 344 „ „ „ „ 2 078 632 „ in 1908/1909.

Davon kamen:

auf die Kolonie Viktoria	798 983 t	(1 027 318 t im Vorjahr),
„ „ „ Südaustralien . .	424 048 „	(553 893 „ „ „),
„ „ „ Neuseeland . . .	237 562 „	(437 453 „ „ „),
„ „ australischen Kolonien zusammen	1 752 463 „	(2 372 479 „ „ „),
„ das Ausland zusammen . . .	1 340 690 „	(1 926 865 „ „ „),
„ die Vereinigten Staaten von Amerika	157 572 „	(93 850 „ „ „),
„ Chile	459 030 „	(685 960 „ „ „),
„ die Philippinen	220 839 „	(346 865 „ „ „),
„ „ Sandwichinseln	87 582 „	(65 952 „ „ „),
„ Java	77 687 „	(115 309 „ „ „),
„ Singapore	153 220 „	(179 209 „ „ „).

Die bei einzelnen Güterklassen im Jahre 1909/1910 erzielten Durchschnittssätze waren folgende:

Es betrugen	1909/1910		
	Geleistete Gütertonnenmeilen Anzahl in Tausenden	Durchschnittliche Fahrt einer Tonne Meilen	Ertrag für die Tonne und Meile d
für Kohle und Schiefer	126 753	29,41	0,54
„ Brennholz	7 550	26,63	0,79
„ Korn und Mehl	150 323	247,08	0,36
„ Heu, Stroh und Kaff	43 697	208,52	0,38
„ Wolle	41 504	299,07	1,95
„ lebendes Vieh	124 628	268,79	1,19
überhaupt . . .	690 150	84,69	1,00

Von den älteren Betriebsstrecken arbeiteten 27 Linien in einer Gesamtlänge von 1 520 Meilen mit Verlust, d. h. die Einnahmen reichten nach Abzug der Betriebskosten nicht zur Zinszahlung aus. Der Verlust stellte sich für diese Linien im Kalenderjahr 1909 bei 665 728 £ Einnahme und 467 499 £ Betriebskosten auf 304 893 £ gegen 305 495 £ im Kalenderjahr 1908.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:51 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Im Staatsbetriebe befindliche Kleinbahnen:

Am 30. Juni 1910 waren 165¾ Meilen (267 km) Kleinbahnen im Betrieb.

Eröffnet wurden 12 Strecken mit 14½ Meilen Länge, im Bau begriffen sind weitere 6 Strecken mit 21¾ Meilen Länge. Die Betriebsergebnisse waren die folgenden:

		30. Juni	
		1909	1910
Gesamtbetriebslänge	Meil.	151¼	165¾
Anlagekapital	£	4 252 731	4 668 797
„ für eine Bahnmeile	„	28 106	28 173
Roheinnahme	„	1 097 565	1 185 568
Ausgabe	„	875 560	983 587
Reinertrag	„	222 005	201 981
Verzinsung des Anlagekapitals	%	5,61	4,53
Betriebskosten (in Prozenten der Roheinnahme)	„	79,77	82,96
Anzahl der beförderten Personen	Anz.	186 318 738	201 151 021
Geleistete Zugmeilen	„	18 853 621	20 579 386
Anzahl der beim Betriebe beschäftigten Personen	„	5 887	6 381
darunter Angestellte	„	284	313
Auf die Stadt- und Vorstadtlinien kamen:			
an Betriebslänge	Meil.	88½	94¼
„ Anlagekapital	£	3 401 667	3 881 392
„ Roheinnahme	„	941 612	1 018 836
„ Ausgabe	„	732 080	831 299
„ Reinertrag	„	209 532	187 537
„ Verzinsung des Anlagekapitals	%	6,64	5,05
„ Betriebskosten (in Prozenten der Roheinnahme)	„	77,75	81,59

2. Kolonie Viktoria[1]).

Am 30. Juni 1910 waren 3 491 Meilen (5 617 km) Eisenbahnen im Betriebe[2]). Der Kapitalaufwand für Eisenbahnbauten stellte sich für das

[1]) Victorian Railways. Report of the Victorian Railways Commissioners for the financial year ending 30. June 1910.

[2]) Die Betriebslänge der Staatseisenbahnen betrug am 31. Dezember 1909 3 434 Meilen (5 525 km).

Generated on 2019-07-31 14:51 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Berichtsjahr 1909/1910 auf 43 142 329 £. Das Anlagekapital verzinste sich mit 4,02 % (gegen 4,16 % im Vorjahr).

Mit zwei oder mehr Gleisen versehen waren 307 Meilen. 108 Meilen hatten 2′ 6″, alle übrigen Strecken 5′ 3″ Spurweite.

Eröffnet wurden im Berichtsjahr 5 Linien von 81 Meilen Länge.

Im Bau begriffen waren 4 Linien von 114 Meilen Länge.

6 Linien von 48 Meilen Länge blieben außer Betrieb.

Hauptbetriebsergebnisse für 1909/1910 gegenüber 1908/1909:		30. Juni 1909	30. Juni 1910
Bahnlänge	Meil.	3 410	[1]) 3 491
Mittlere Betriebslänge	,,	3 397	[1]) 3 441
Verwendetes Baukapital:			
überhaupt	£	42 486 323	43 142 329
für 1 Bahnmeile	,,	12 459	12 358
Gesamteinnahme	,,	4 178 124	4 443 863
Ausgabe[2])	,,	2 409 439	2 711 545
Überschuß	,,	1 768 685	1 732 318
Verhältnis von $\frac{\text{Ausgabe}}{\text{Einnahme}}$	%	57,67	61,02
Verzinsung des Baukapitals:			
überhaupt	%	4,16	4,02
Von der Einnahme kommen:			
auf Personenverkehr	£	2 110 947	2 221 482
,, Güterverkehr	,,	2 067 177	2 222 381
Anzahl der beförderten Personen[3])	Anz.	81 020 620	85 280 235
,, ,, ,, Güter[4])	t	4 166 786	4 468 440
Geleistete Zugmeilen	Anz.	11 290 578	11 705 612

[1]) Ohne 48 Meilen außer Betrieb und ohne die 5 Meilen lange elektrische Straßenbahn von St. Kilda nach Parkstreet, Brighton.

[2]) Ohne besondere Angaben und ohne Pensionen und Gratifikationen.

[3]) Auf den Vorortlinien wurden im Berichtsjahr befördert 77 690 529 Reisende, von denen 36 240 137 Zeitkarteninhaber waren.

[4]) Mit Vieh, für 1908/1909 = 383 087 t, für 1909/1910 = 348 245 t, und zwar:

Pferde	1908/1909	36 032 Stück,	1909/1910	45 026 Stück,	
Rinder	,,	331 094 ,,	,,	259 489 ,,	
Schafe	,,	4 657 355 ,,	,,	4 895 996 ,,	
Schweine	,,	176 141 ,,	,,	199 963 ,,	

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:51 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

		30. Juni	
		1909	1910
Durchschnittlich für eine Betriebsmeile			
Roheinnahme	£	1 230	1 291
Ausgabe	„	709	788
Überschuß	„	521	503
Durchschnittlich für eine Zugmeile:			
Roheinnahme	d	88,81	91,11
Ausgabe	„	51,22	55,59
Überschuß	„	37,59	35,52
Betriebsmittel im Betrieb:			
Lokomotiven	Stck.	503	523
Personenwagen	„	1 272	1 308
Gepäck- und sonstige Wagen . .	„	522	511
Güterwagen	„	11 009	11 515

Die Zahl der angestellten Beamten betrug am 30. Juni 1910 = 1 723 gegen 1 806 im Vorjahr.

Eisenbahnunfälle.

Durch Eisenbahnunfälle wurden	1908/1909		1909/1910	
	getötet	verletzt	getötet	verletzt
a) Reisende:				
ohne eigenes Verschulden . .	—	28	—	16
durch eigene Schuld	5	136	2	96
b) Bahnbedienstete:				
ohne eigenes Verschulden . .	2	113	—	45
durch eigene Schuld	8	131	6	167
auf den Wegen zur Dienststelle	1	—	—	4
c) Sonstige Personen:				
bei Wegeübergängen . . .	5	9	4	3
beim unbefugten Überschreiten der Gleise	22	19	8	7
aus sonstigen Ursachen . .	2	15	1	15
überhaupt . .	45	451	21	353
	496		374	

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:51 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

3. Kolonie Queensland[1]).

Die Länge der im Betrieb befindlichen Staatsbahnstrecken betrug am 30. Juni 1910 = 3 661 Meilen (5 891 km)[2]).

Eröffnet wurden im Berichtsjahr 6 neue Linien mit 163 Meilen Länge.

Im Bau begriffen waren 14 Linien von 345 Meilen Länge.

Die Bahnen hatten durchweg 3′ 6″ (1,06 m) Spurweite.

Das für Eisenbahnbauten bewilligte Kapital betrug 25 677 800 £, wovon 24 336 372 £ für die Betriebsstrecken verwendet waren.

Hauptbetriebsergebnisse.		30. Juni 1909	30. Juni 1910
Betriebslänge:			
am Jahresschluß (30. Juni) . . .	Meil.	3 498	3 661
im Jahresdurchschnitt	„	3 444	3 533
Verwendetes Baukapital:			
überhaupt	£	24 534 727	25 677 800
davon auf die Betriebsstrecken .	„	23 395 322	24 336 372
für eine Betriebsmeile	„	6 689	6 648
Einnahmen:			
im Personenverkehr	£	756 112	838 450
„ Güterverkehr	„	1 347 007	1 500 018
überhaupt	„	2 103 119	2 338 468
auf eine Betriebsmeile (rund) . .	„	611	662
„ „ Zugmeile	d	68,29	68,80
Ausgaben:			
überhaupt	£	1 227 098	1 414 271
in Prozenten der Einnahme . .	%	58,35	60,48
auf eine Betriebsmeile (rund) . .	£	356	400
„ „ Zugmeile	d	39,84	41,61
Reinertrag:			
überhaupt	£	876 021	924 197
für eine Betriebsmeile	„	254	262
„ „ Zugmeile	d	28,44	27,19
in Prozenten des Baukapitals . .	%	3,744	3,798

[1]) Queensland Railways. Report of the Commissioner for Railways for the year ended on 30. June 1910. Brisbane 1910. (Mit Übersichtskarte.)

[2]) Am 31. Dezember 1909 stellte sich die Länge des Staatsbahnnetzes ebenfalls auf 3 533 Meilen = 5 685 km.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:57 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

		30. Juni	
		1909	1910
Beförderte Personen[1])	Anz.	6 663 694	7 521 723
Beförderte Gütertonnen[2])	t	2 483 413	2 655 829
Geleistete Zugmeilen	Anz.	7 391 332	8 157 427
Betriebsmittel:			
Lokomotiven	Stck.	428	465
Personenwagen	„	493	531
Güterwagen	„	8 584	9 107
Bremswagen	„	131	132
Kosten der Zugkraft:			
für die Zugmeile	d	15,50	16,54
davon auf Lokomotivkraft	„	12,96	13,92
Bahnunterhaltungskosten:			
für die Betriebsmeile	£	114,73	124,72
An Gütern wurden befördert:			
Mineralien	t	356 593	431 544
Kohlen	„	679 071	763 965
Zuckerrohr	„	158 169	113 143
andere Landwirtschaftserzeugnisse	„	333 664	325 695
Mehl	„	29 982	31 286
Wolle	„	53 990	62 416
Bauholz	„	294 085	317 638
Brennholz	„	239 752	222 824
Stückgut	„	338 107	387 318
An Vieh wurde befördert:			
Rinder	Stck.	221 246	269 166
Schafe	„	1 210 735	1 824 059
Schweine	„	151 979	145 258
Kälber	„	8 239	7 985

Die Ausfuhr an Kohlen aus den Häfen von Brisbane und Maryborough betrug: im Jahre 1908/1909 . . . . . 345 956 t,
„ „ 1909/1910 . . . . . 416 755 t.

[1]) Ohne Zeitkarteninhaber. Für 1909/1910 = 216 514 gegen 178 891 in 1908/1909.

[2]) Ohne Vieh.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:57 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

4. Kolonie Südaustralien [1]).

Das Staatsbahnnetz dieser Kolonie umfaßte am 30. Juni 1910 1 912 Meilen (3 076 km)[2]), von denen 599 Meilen (964 km) die Breitspur von 5' 3" (1,601 m) und 1 313 Meilen (2 112 km) die Schmalspur von 3' 6" (1,067 m) hatten. Doppelgleisig waren 24 Meilen, 16¼ Meilen wurden mit Pferden betrieben.

Eröffnet wurde im Berichtsjahr eine Linie von 24 Meilen Länge.

Die Anlagekosten betrugen am 30. Juni 1910 überhaupt 14 352 602 £ oder für die Meile 7 506 £.

Das Baukapital verzinste sich im Jahre 1909/1910 mit 5,37 % (gegen 4,93 % im Vorjahr).

Hauptbetriebsergebnisse für 1908/1909 und 1909/1910:		30. Juni 1909	30. Juni 1910
Bahnlänge [3])	Meil.	1 888½	1 912
Mittlere Betriebslänge	,,	1 881½	1 893
Verwendetes Baukapital:			
überhaupt	£	14 157 245	14 352 602
für eine Meile	,,	7 498	7 506
Gesamteinnahme	,,	1 639 259	1 840 399
Ausgabe	,,	940 828	1 069 140
Überschuß	,,	698 431	771 259
Verzinsung des Baukapitals	%	4,93	5,37
Verhältnis von $\frac{\text{Ausgabe}}{\text{Einnahme}}$	%	57,39	58,09
Beförderte Personen[4])	Anz.	13 854 588	15 282 104

[1]) South Australia. Annual Report of the South Australian Railways Commissioner for the year 1909/1910. Adelaide 1910. (Mit Übersichtskarte.)

[2]) Ohne die im nördlichen Territorium der Kolonie belegene, 146 Meilen (235 km) lange schmalspurige Palmerston-Pine Creeklinie.

Am 31. Dezember 1909 betrug das Staatsbahnnetz (mit Palmerstonlinie) rund 2 034½ Meilen (3 274 km).

[3]) Ohne die Palmerston-Pine Creeklinie, für die die Angaben auf S. 1058 folgen.

[4]) Einschließlich Zeitkarteninhaber.

Generated on 2019-07-31 14:57 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

		30. Juni	
		1909	1910
Beförderte Güter[1]) (frachtzahlende)	t	2 165 619	2 480 521
Durchschnittliche Fahrt einer Gütertonne	Meil.	123,42	122,30
Durchschnittsertrag für 1 Gütertonne und Meile	d	0,95	0,96
Geleistete Zugmeilen[2])	Anz.	4 925 356	5 420 304
davon im Personenverkehr	„	1 975 455	2 116 527
Auf eine Zugmeile kamen:			
an Einnahme	d	79,88	81,48
„ Ausgabe	„	45,84	47,34
„ Überschuß	„	34,04	34,14
Durchschnittlich kamen auf die Betriebsmeile:			
an Einnahme	£	871	972
„ Ausgabe	„	500	565
„ Überschuß	„	371	407
Einnahme im Personenverkehr:			
überhaupt	£	529 349	582 154
für eine Betriebsmeile	„	281	308
„ „ Zugmeile	d	64,31	66,01
Einnahme im Güterverkehr:			
überhaupt	£	1 060 077	1 208 373
für eine Betriebsmeile	„	563	638
„ „ Zugmeile	d	86,25	87,78
Nebenerträge:			
überhaupt	£	49 833	49 872
für eine Betriebsmeile	„	27	26
„ „ Zugmeile	d	2,43	2,21

[1]) Mit Vieh.

Es wurden befördert:		1908/1909	1909/1910
Rinder, Kälber und Pferde	Stück	98 584	81 165
Schafe	„	1 142 051	1 194 995
Sonstiges Vieh	„	34 446	34 749

[2]) Davon kommen auf Trambahnmeilen (Pferdebetrieb) Anzahl 53 391 50 014

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:57 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Betriebsmittel:	30. Juni 1909	30. Juni 1910
Lokomotiven . . . . . Stck.	337	348
Personenwagen . . . . . ,,	465	470
Güterwagen . . . . . ,,	6 384	6 699

Von den Betriebsausgaben kamen im Jahre 1909/1910	Betriebsausgaben in Prozenten der Einnahme %	Betriebsausgaben für 1 Zugmeile d	Betriebsausgaben durchschnittl. für 1 Betriebsmeile £
auf Bahnunterhaltung	15,11	12,31	147
„ Zugkraft	22,63	18,44	220
„ Wagenunterhaltung	5,14	4,19	50
„ Verkehrsausgaben	13,14	10,71	128
„ Allgemeinkosten und Ausgleich . .	1,43	1,16	14
überhaupt	57,45	46,81	559
dagegen in 1908/1909 .	57,10	45,61	498

Im Getreideverkehr wurden an Weizen 1909/1910 = 414 321 t (1908/1909 371 383 t) befördert, während der Kohlenverkehr 1 165 026 t (1908/1909 965 782 t) aufwies.

Durch Bahnunfälle wurden 1909/1910 1 Reisender getötet und 65 verletzt, davon durch eigenes Verschulden 57 verletzt und 1 getötet. Von Bahnbediensteten wurden 4 Personen getötet und 93 Personen verletzt, davon durch eigenes Verschulden 78 verletzt und 2 getötet.

Die Anzahl der angestellten Beamten betrug 7 086, wovon 1 649 auf Verkehrsdienst, 2 777 auf Zugdienst und 2 573 auf Bahndienst, sowie 87 auf allgemeine Verwaltung kamen.

Über die (im Nordterritorium liegende schmalspurige) Palmerston-Pine Creek bahn finden sich nachstehende Angaben:

	30. Juni 1909	30. Juni 1910
Betriebslänge . . . . . Meil.	145½	145½
Anlagekapital . . . . . £	1 180 218	1 180 155
durchschnittlich für eine Meile . ,,	8 116	8 115

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:57 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

		30. Juni	
		1909	1910
Betriebsmittel:			
Lokomotiven	Stck.	6	6
Personenwagen	,,	7	7
Güterwagen	,,	137	137
Beförderte Güter und Vieh	t	2 648	2 148
,, Personen	Anz.	2 121	2 675
Gesamteinnahme:			
aus Personenverkehr	£	3 697	3 693
,, Güterverkehr	,,	7 041	6 631
,, Nebenerträgen	,,	2 046	1 930
überhaupt	,,	12 784	12 254
für eine Betriebsmeile	,,	88	84
Geleistete Zugmeilen	Meil.	30 423	30 304
Einnahme für eine Zugmeile	d	100,85	97,05
Betriebsausgaben:			
überhaupt	£	12 723	12 442
in Prozenten der Einnahme	%	99,52	101,53
für eine Zugmeile	d	100,37	98,54
,, ,, Betriebsmeile	£	87	86
Überschuß	,,	61	—
Verzinsung des Baukapitals	%	0,005	—
Durchschnittliche Fahrt einer Gütertonne	Meil.	122,36	120,56
Durchschnittsertrag für die Tonne	d	5,22	6,15

Von den 91 Beamten waren 27 Chinesen und Kulis und 64 Europäer.

5. Kolonie Westaustralien [1]).

Am 30. Juni 1910 stellte sich die Länge der im Betrieb befindlichen Staatsbahnen auf 2 144½ Meilen [2]) (3 451 km), hiervon waren 106 Meilen zweigleisig ausgebaut.

Neu eröffnet wurden im Jahre 1909/1910 4 Linien von 100 Meilen Länge.

---

[1]) Western Australia. Report on the working of the Government Railways for the year ended 30. June 1910. Perth (mit Übersichtskarte).

[2]) Am 31. Dezember 1909 stellte sich die Bahnlänge der Staatsbahnen auf 2 106 Meilen (3 389 km).

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:57 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Im Bau begriffen waren 6 Linien von 281 Meilen Länge.

Die Spurweite beträgt 3' 6".

Die Gesamtanlagekosten für die im Betrieb befindlichen Staatseisenbahnen stellten sich am 30. Juni 1910 auf 11 377 262 £ oder für die Meile auf 5 413 £. Über die Betriebsergebnisse der westaustralischen Staatsbahnen in den Betriebsjahren 1908/1909 und 1909/1910 finden sich nachstehende Angaben:

Staatsbahnen (ohne die Pferdebahnlinie Roebourne—Cossack):		30. Juni 1909	30. Juni 1910
Bahnlänge	Meil.	2 044½	2 144½
Mittlere Betriebslänge	„	1 971	2 102
Verwendetes Baukapital	£	11 016 837	11 377 262
desgl. für eine Meile	„	5 589	5 413
Gesamteinnahme	„	1 508 436	1 637 334
Ausgabe	„	973 871	1 096 908
Überschuß	„	534 565	540 426
Verhältnis von $\frac{\text{Ausgabe}}{\text{Einnahme}}$	%	64,56	66,99
Verzinsung des Anlagekapitals	„	4,85	4,75
Auf eine Betriebsmeile kamen:			
an Einnahme	£	765	779
„ Ausgabe	„	494	522
„ Überschuß	„	271	257
Auf eine Zugmeile kamen:			
an Einnahme	d	88,25	89,35
„ Ausgabe	„	56,98	59,86
„ Überschuß	„	31,27	29,49
Von der Einnahme kamen:			
auf Personenverkehr	£	488 962	507 483
„ Güterverkehr (einschl. Vieh)	„	974 424	1 065 358
„ Nebenerträge	„	45 050	64 493
Beförderte Personen	Anz.	12 717 569	13 171 267
Gefahrene Gütertonnen [1])	„	2 196 789	2 472 997
Geleistete Zugmeilen	„	4 102 102	4 398 138

[1]) Mit Vieh. Hierauf kamen 1908/1909 = 44 739 t, 1909/1910 = 50 770 t.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:57 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

		30. Juni	
		1909	1910
Betriebsmittel:			
Lokomotiven	Stck.	315	318
Personenwagen	„	360	367
Güterwagen	„	6 632	6 980
Bremswagen	„	131	133
Anzahl des beschäftigten Personals	Anz.	5 675	5 926

6. Kolonie Tasmanien [1]).

Die Länge der im Betrieb befindlichen Staatsbahnen betrug am 30. Juni 1910 = 469 Meilen oder 755 km. Die Spurweite der tasmanischen Bahnen war 3' 6", mit Ausnahme der 23¾ Meilen langen Trambahnen mit 2' Spurweite.

Hauptbetriebsergebnisse der tasmanischen Staatsbahnen für 1908/1909 und 1909/1910:

		30. Juni	
		1909	1910
Betriebslänge	Meil.	463	469
Baukosten (der Betriebsstrecken):			
überhaupt	£	4 003 839	4 048 416
für eine Bahnmeile	„	8 647	8 632
Gesamteinnahme	„	280 036	284 063
davon im Personenverkehr . . .	„	113 546	115 181
Ausgabe	„	204 127	211 677
Überschuß	„	75 909	72 386
Verhältnis von $\frac{\text{Ausgabe}}{\text{Einnahme}}$	%	72,89	74,51
Verzinsung des Baukapitals	%	1,89	1,78
Beförderte Personen	Anz.	1 547 016	1 650 455
Durchschnittl. Fahrt einer Person .	Meil.	21,02	20,64
Durchschnittlicher Ertrag:			
für eine Person	d	17,61	16,74
„ „ „ und Meile . . .	„	0,83	0,81
Beförderte Güter	t	467 417	422 793

[1]) Parliament of Tasmania. Tasmanian Government Railway: Report for the year ended June 30, 1910.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:57 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

		30. Juni	
		1909	1910
Durchschn. Fahrt einer Gütertonne	Meil.	36,91	44,85
Durchschnittlicher Ertrag:			
für eine Gütertonne	d	64,37	70,77
„ „ Tonne und Meile . . .	„	1,74	1,57
Geleistete Zugmeilen	Meil.	1 029 119	1 059 790
desgl. durchschn. für eine Betriebsmeile	„	2 188	2 238
Geleistete Lokomotivmeilen	„	1 256 144	1 276 437
Durchschnittseinnahme:			
für eine Betriebsmeile	£	596	600
„ „ Zugmeile	d	65,30	64,32
Betriebsausgaben:			
für eine Betriebsmeile	£	434	447
„ „ Zugmeile	d	47,60	47,93
Betriebsmittel:			
Lokomotiven	Stck.	78	79
Personen-, Güter- und sonstige Wagen	„	1 618	1 650

Bei fünf Linien mit zusammen 87 Meilen Länge, sowie bei den Trambahnen deckten die Einnahmen nicht die Betriebsausgaben. Der Betriebskoeffizient wies bei einer Bahn die Höhe von 289,19 auf, dagegen hatten die Westküstenlinien einen Betriebskoeffizienten von 66,31 und eine Verzinsung des Anlagekapitals von 3,00 %.

Durch Eisenbahnunfälle wurden 21 Personen verletzt, darunter 3 Reisende infolge eigenen Verschuldens.

7. Kolonie Neuseeland [1]).

Die Länge der im Betriebe befindlichen Staatsbahnen [2]) betrug am 31. März 1910 = 2 717 Meilen (4 372 km).

Im Berichtsjahr wurden 6 Linien mit 35 Meilen Bahnlänge neu eröffnet.

---

[1]) New Zealand Railways Statement. By the Hon. J. A. Millar, Minister of Railways 1910. (Mit Übersichtskarte und bildlichen Skizzen.)

[2]) Am 31. Dezember 1909 betrug die Länge des Staatsbahnnetzes 2 710 Meilen (4 360 km).

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:57 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Mit 29 Meilen Privatbahnen umfaßte das neuseeländische Eisenbahnnetz 2 746 Meilen (4 418 km).

Die Spurweite betrug 3′ 6″.

Hauptbetriebsergebnisse für 1908/1909 und 1909/1910:		31. März 1909	31. März 1910
Bahnlänge	Meil.	2 682	2 717
Mittlere Betriebslänge	,,	2 556	2 704
Verwendetes Baukapital [1])	£	27 762 592	28 513 476
desgl. für eine Bahnmeile	,,	10 351	10 494
Gesamteinnahme	,,	2 929 526	3 249 790
Ausgabe	,,	2 114 815	2 169 474
Überschuß	,,	814 711	1 080 316
Verhältnis von $\frac{\text{Ausgabe}}{\text{Einnahme}}$	%	72,19	66,76
Verzinsung des Baukapitals	,,	3,13	3,80
Auf die Betriebsmeile kamen durchschnittlich:			
an Einnahme	£	1 148	1 203
,, Ausgabe	,,	828	803
,, Überschuß	,,	320	400
Auf die Zugmeile kamen:			
an Einnahme	d	94,00	98,75
,, Ausgabe	,,	67,89	65,84
,, Überschuß	,,	26,11	32,91
Einnahme aus dem Personenverkehr	£	1 198 699	1 363 624
Einnahme aus dem Güterverkehr	,,	1 730 827	1 886 165
Beförderte Personen [2])	Anz.	10 457 144	11 141 142
,, Güter [3])	t	4 871 874	5 223 414
Geleistete Zugmeilen	Meil.	7 458 236	7 889 166
Zahl der Betriebsmittel:			
Lokomotiven	Stck.	452	465
Personenwagen	,,	1 116	1 140
Güterwagen	,,	16 476	17 220

[1]) Für die Betriebsstrecken. Einschließlich der Kosten für die Baustrecken beziffert sich der Bauaufwand für 1908/1909 auf 29 052 432 £ und für 1909/1910 auf 30 321 191 £.

[2]) Außerdem wurden an Zeitkarten ausgegeben für 1908/1909 = 192 547 Stück und für 1909/1910 = 199 371 Stück.

[3]) Außerdem an Vieh für 1908/1909 = 263 534 t und für 1909/1910 = 266 604 t.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:57 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	31. März	
	1909	1910
Von den beförderten Gütern kamen:		
auf Kohlen (Minerals) . . . . . t	2 342 048	2 486 121
„ Getreide . . . . . „	793 793	1 044 468
„ Frachtgut (general merchandise) „	729 971	739 667
„ Bauholz . . . . . „	582 860	523 845
„ Brennholz . . . . . „	102 620	98 360
„ Wolle . . . . . „	137 916	151 051
An Vieh wurde befördert:		
Rinder . . . . . Stck.	145 275	163 731
Kälber . . . . . „	14 609	12 681
Schafe . . . . . „	5 211 489	5 126 762
Schweine . . . . . „	117 626	126 930

Die Anzahl der im Staatseisenbahndienst Angestellten betrug am 31. März 1910 = 12 224 Personen (gegen 12 505 im Vorjahr).

Die Zahl der im gesamten Eisenbahnbetrieb verunglückten Personen stellte sich auf 705, darunter 3 getötete und 11 verletzte Reisende.

B. Privatbahnen.

Nach den amtlichen Berichten der australischen Eisenbahn-Kommissare bestanden in der Kolonie Neuseeland 29 Meilen Privatbahnen.

In den Official Statistics, Commonwealth of Australia, Transport and Communication for the years 1901 to 1910 finden sich über die in den anderen australischen Kolonien noch vorhandenen Privatbahnen die nachstehenden Angaben:

Am 30. Juni 1910 waren an Privateisenbahnen für den öffentlichen Verkehr in Betrieb 949 Meilen (1 527 km), außerdem bestanden 1 029 Meilen (1 656 km) nicht öffentliche Privatbahnen für besondere Zwecke. Außer diesen, in der genannten Statistik als „Eisenbahnen“ bezeichneten Strecken, unter denen sich 86 Meilen Schmalspurbahnen (2 Fuß Spurweite) befanden, waren noch 229 Meilen in Privatbesitz befindliche Trambahnen vorhanden. Über die Verteilung der Privateisenbahnen für öffentlichen Verkehr auf die einzelnen Kolonien und ihre Verkehrsergebnisse im Jahre 1909 finden sich folgende Angaben:

Generated on 2019-07-31 14:57 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

	Neu-südwales	Viktoria	Queens-land	West-australien	Tasmanien	Zusammen
Betriebslänge . . Meil.	141	14	352	277	165	949
Anlagekapital . . £	[1])965 908	29 213	1 021 676	[1]) —	1 153 698	[1]) 3 170 495
Gesamteinnahme . „	[1])179 312	3 895	146 145	108 931	93 312	[1]) 531 595
Ausgabe . . . . „	[1]) 77 103	1 199	62 368	59 516	52 733	[1]) 252 919
Geleistete Zugmeilen .	[1])460 652	20 000	[1])303 165	401 838	206 950	[1]) 1 392 567
Zahl der beförderten:						
Personen . . Anz.	[1])600 000	10 000	183 000	54 000	[1]) 65 000	[1]) 912 000
Gütertonnen . „	[1])875 000	[1]) —	[1])357 000	[2]) 68 000	[1]) 213 000	[1]) 1 513 000
Zahl der angestellten						
Beamten . . . Anz.	[1]) 586	10	[1]) 266	297	203	[1]) 1 362
Lokomotiven . Stück	[1]) 43	2	[1]) 24	10	23	102
Personenwagen . „	[1]) 59	1	27	10	22	[1]) 119
Güterwagen . . „	[1]) 690	6	[1]) 428	190	313	[1]) 1 627

[1]) Von einzelnen Bahnen fehlen die Angaben.

[2]) Ohne Vieh.

Generated on 2019-07-31 14:57 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Kleine Mitteilungen.

Über den Bau neuer Eisenbahnen im Königreich Sachsen.

Die in einer früheren Regierungsvorlage[1]) in Aussicht gestellte Begründung für die Anträge auf Bewilligung der Mittel für eine vollspurige Nebenbahn von Radibor (Sa.) nach Kamenz (Sa.) und für ein vollspuriges Industriegleis im Pöhlbachtale ist den Ständen in zwei weiteren Regierungsvorlagen zugegangen.

Die vollspurige Nebenbahn Radibor – Kamenz soll als Teil der nach und nach auszubauenden sog. Nordostbahn gebaut werden. Die Nordostbahn soll überwiegend örtlichen Interessen dienen. Durch die jetzt zu bauende Teilstrecke wird die sogenannte Klostergegend zwischen Radibor und Kamenz erschlossen werden, in der das Vorkommen von Granit, Braunkohlen, Ton und Kaolin neben einer blühenden Landwirtschaft eine günstige Entwicklung verspricht. Die Neubaulänge von Bahnhof Radibor bis zum Anschluß an die Linie Kamenz—Bischofswerda beträgt 24,8, die Betriebslänge bis Bahnhof Kamenz 26,3 km. Die gesamten Kosten, auch für Erweiterung der Anschlußbahnhöfe sind auf 6 287 400 ℳ veranschlagt. Davon fallen 420 900 ℳ auf Grunderwerbskosten. Diese sollen, mit Ausnahme von 62 300 ℳ für den Landerwerb zur Erweiterung des Bahnhofes Kamenz, von den Interessenten getragen werden. — Bogenhalbmesser von weniger als 500 m kommen mit einer Ausnahme (420 m) nicht vor. Die größte Steigung beträgt 1 : 100. Der bedeutendste Kunstbau ist die Überbrückung des Sadkullatales zwischen Prautitz und Crostwitz. Als erste Rate verlangt die Regierung 500 000 ℳ.

Das Industriegleis soll den Anschluß der Orte und Industrieanlagen (eine Holzschleiferei, eine Ziegelei, eine Papierfabrik) im Pöhlbachtale, die im Jahre 1911 einen Güterverkehr von rund 39 000 t hatten, an die Chemnitz-Annaberger Linie bei der Station Wiesenbad herstellen und in der bei der Papierfabrik Plattental herzustellenden öffentlichen Ladestelle ihr Ende finden. Zur Anlage von Zweiggleisen bieten sich an mehreren Stellen günstige Gelegenheiten. Das Industriegleis erhält eine Länge von 2 km. Die größte Steigung wird 1 : 60, der kleinste Halbmesser 180 m betragen. Die Kosten sind auf 193 000 ℳ veranschlagt. Davon fallen

[1]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1912 S. 484.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:57 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

18 000 ℳ auf den Grunderwerb und sind von den Interessenten zu tragen, die außerdem einen Baukostenbeitrag von 10 000 ℳ leisten. Der Aufwand der Staatskasse beträgt hiernach 165 000 ℳ. Für die Zuführung und Abholung der Güter auf der Industriebahn soll eine Gebühr von etwa 5 ℳ für 10 t erhoben werden. Die Besitzer von Zweiggleisen werden daneben noch eine den Leistungen der Bahn entsprechende Zuführungsgebühr zu entrichten haben. Neben der Deckung der Betriebskosten wird hiervon eine angemessene Verzinsung des vom Staate aufzuwendenden Anlagekapitals erwartet.

Die Regierung beantragt ferner die Bewilligung von 210 000 ℳ für die Herstellung einer Zweiglinie von der staatlichen elektrischen Straßenbahn Dresden—Klotzsche nach der aufblühenden Gartenstadt Hellerau. Der Verkehr der Anfang 1911 in Betrieb genommenen Straßenbahn Dresden—Klotzsche entwickelt sich günstig und verspricht eine angemessene Verzinsung des Anlagekapitals. Dasselbe wird von der Zweiglinie erwartet, die bei der Haltestelle Alberthöhe abzweigend zweigleisig 1,2 km weit auf eigenem Bahnkörper bis in die Hauptstraße von Hellerau geführt werden soll. Das schon jetzt 300 Häuser und 1000 Einwohner zählende Hellerau hat sich verpflichtet, für jedes Quadratmeter ihres nach dem 1. Januar 1912 verkauften oder anders ausgenutzten Geländes statt 10 Pf. — wie in dem Vertrage wegen des Baues der Linie Dresden—Klotzsche vorgesehen — 19 Pf. an den Staatsfiskus zu zahlen, wenn die Zweiglinie gebaut würde. Ende 1911 waren von diesem Gelände noch 1 184 746 qm unverwertet.

Ferner beantragt die Regierung, daß die im Etat 1908/09 zum Bau einer schmalspurigen Nebenbahn vom Bahnhof Schweinitztal nach Deutschneudorf[1]) bewilligten 1 116 000 ℳ zur Herstellung einer vollspurigen Nebenbahn von Kupferhammer-Grünthal nach Deutschneudorf verwendet werden, und die dafür weiter erforderlichen Mittel von 720 000 ℳ zu bewilligen.

Eine gleiche Spur für die australischen Eisenbahnen wird durch den Plan der Bundesregierung, den schon seit Jahren erwogenen Bau einer Überlandbahn von Port Augusta nach Kalgoorlie [2]) auszuführen, von neuem zur Erörterung gestellt. Von den rund 31 000 km Eisenbahnen Australiens im Jahre 1910 haben mit gewissen Ausnahmen eine Spurweite von 3′ 6″ oder 1,067 m die Bahnen Neuseelands, Queenslands, Tasmaniens, West-Australiens und der überwiegende Teil der Bahnen Süd-Australiens, eine Spurweite von 4′ 8″ oder 1,435 m die Bahnen in Neu-Südwales, eine solche von 5′ 3″ oder 1,601 m die Bahnen in Viktoria und ein kleinerer Teil der

[1]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1908 S. 737.

[2]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1902 S. 174.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:57 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Bahnen in Süd-Australien. Im ganzen haben etwa 18 000 km Schmalspur, 6 300 km mittlere Spur und 6 700 km Breitspur. In der Vorlage an das Bundesparlament wegen des Baues der Überlandbahn Port Augusta—Kalgoorlie wünscht die Regierung die Anwendung der mittleren Spurweite von 1,435 m für diese Bahn. Bei dem Bedürfnis nach bequemem, durchgehendem Verkehr zwischen den Wirtschaftszentren Australiens würde die Wahl dieser Spurweite den Umbau weiter Strecken, die jetzt die Schmal- oder Breitspur haben, nötig machen, und in der Tat hat die Bundesregierung zugesagt, daß man gleichzeitig mit Eröffnung der neuen Bahn mit denselben Lokomotiven von Freemantle (an der Westküste) nach Brisbane (an der Ostküste) werde fahren können. Damit wäre die Frage der Normalspur praktisch entschieden, und zwar zugunsten der Spurweite, die in der Mehrzahl der Kulturländer sich als Normalspur bewährt hat.

Die Absicht der Regierung erfährt jedoch vielfachen Widerspruch, wie wir einem Berichte der englischen Zeitschrift Engineering [1]) entnehmen. Zwar ist die Zahl der Verfechter der Schmalspur von 1,067 m nicht sehr groß; immerhin können sie auf die großen Erfolge dieser Spurweite in Südafrika hinweisen, wo schwere Güterzüge mit 50-t-Wagen ohne Schwierigkeiten auf ihr befördert werden. Für die Aufnahme schneller, durchgehender Züge hält man jedoch die Schmalspur überwiegend nicht für geeignet. Um so energischer wird von einigen Seiten die Breitspur verlangt. Es sind dies vor allem die Verfechter der Interessen von Viktoria und Südaustralien, deren Bahnen ganz oder teilweise mit Breitspur ausgerüstet sind. Diese Interessen stehen im Gegensatz zu denen von Neu-Südwales, wo die Spurweite von 1,435 m allgemein eingeführt ist. Die Bundesregierung hat allerdings ihre Unterstützung für die Staaten in Aussicht gestellt, die die Spurweiten ihrer Bahnen der der Überlandbahn anpassen wollten. Bei der allgemeinen Fassung dieser Zusage fürchtet man jedoch, daß gleichwohl eine Verletzung der Interessen von Viktoria und Südaustralien mit der Wahl der Spurweite von Neu-Südwales verbunden sein würde. Vom Standpunkte der Landesverteidigung aus macht man geltend, daß es einem angreifenden Feinde bei der Breitspur nach Beseitigung der Betriebsmittel des Landes nicht möglich sein würde, mit seinen eigenen Betriebsmitteln die Eisenbahnen zu betreiben, während die gegnerische Seite hervorhebt, daß bei der Wahl der mittleren Spur fehlende Betriebsmittel im Notfalle vom Auslande herangeschafft werden könnten. Für diese Spurweite spricht noch der Umstand, daß die Umänderung der Breitspur in die mittlere Spur im ganzen um etwa 40 Millionen Mark billiger ist, als die der mittleren Spur in die Breitspur.

---

[1]) Nr. 2414 vom 5. April 1912 S. 458 ff.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:57 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Bei den bestehenden Meinungsverschiedenheiten hat die zwischenstaatliche Konferenz der Ministerpräsidenten und Finanzminister eine Kommission von Eisenbahningenieuren mit der Erstattung eines Gutachtens über die Frage der Spurweiten beauftragt.

Konkurse und Zwangsverkäufe amerikanischer Bahnen in drei Jahrzehnten. Die finanziellen Grundlagen der Eisenbahngesellschaften in den Vereinigten Staaten von Amerika erfahren durch die jährlich wiederkehrenden Veröffentlichungen über Konkurse und Zwangsverkäufe von Bahnen eine interessante Beleuchtung. In den zusammenfassenden Mitteilungen des Archivs für Eisenbahnwesen über diese Veröffentlichungen ist in den letzten Jahren mehrfach darauf hingewiesen worden, wie eine augenfällige Besserung der Ergebnisse etwa seit der Jahrhundertwende zu beobachten sei[1]). Während in den 25 Jahren von 1876 bis 1900 durchschnittlich jährlich 25 Bahnen mit einer Gesamtlänge von 4 500 Meilen und einem Gesamtkapital von 250 Millionen Dollars in Konkurs gegangen seien, hätten im Jahrzehnt von 1901 bis 1910 — selbst unter Berücksichtigung des Krisenjahres 1908 — durchschnittlich jährlich nur 8 bis 9 Bahnen mit einer Länge von 1 500 Meilen und einem Kapital von 100 Millionen Dollars ihre Zahlungen eingestellt. Nunmehr bringt die Railway Age Gazette[2]) einen lehrreichen Vergleich der Konkurse und Zwangsverkäufe in den Jahrzehnten 1882—1891, 1892 bis 1901 und 1902—1911. Die Zahlen für jedes einzelne Jahr finden sich für die Jahre 1876—1909 im Jahrgang 1910 dieser Zeitschrift S. 444 und 445[3]). Zusammengefaßt für die einzelnen Jahrzehnte ergeben sich folgende Zahlen:

Jahrzehnte		Anzahl der Eisenbahnen	Länge der Bahnen (engl. Meilen)	Aktien- und Obligationenkapital (Dollars)
Konkurse . . .	1882—1891	222	37 816	1 884 387 000
	1892—1901	279	62 266	3 542 957 000
	1902—1911	86	17 574	1 244 963 382
Zwangsverkäufe	1882—1891	241	30 832	1 670 648 000
	1892—1901	367	57 378	3 721 295 000
	1902—1911	111	8 080	515 404 562

[1]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1911 S. 525; 1912 S. 481.

[2]) Nr. 17 vom 26. April 1912 S. 945.

[3]) Wegen der Jahre 1910 und 1911 s. Anm. 1.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:57 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die Besserung der Verhältnisse im letzten Jahrzehnt, sowohl in der Zahl und Länge als auch im Kapital der Bahnen, ist bei Konkursen und Zwangsverkäufen gleich deutlich. Die ganz besonders hohen Zahlen des Jahrzehnts 1892—1901 stehen unter den Einwirkungen des großen wirtschaftlichen Zusammenbruchs von 1893. In diesem Jahre allein gingen 74 Bahnen von 29 340 Meilen Länge mit einem Aktien- und Obligationskapital von 1,781 Millionen Dollars in die Hände des Konkursverwalters über. Bei dem Niedergange des Jahres 1908 handelte es sich dagegen nur um 24 Bahnen mit einer Länge von 8,009 Meilen und einem Kapital von 596 Millionen Dollars. Noch deutlicher als in den absoluten Zahlen für die einzelnen Jahrzehnte wird die Besserung der Verhältnisse bei Berücksichtigung der Ausdehnung des Eisenbahnnetzes und der Vermehrung des Anlagekapitals seit 1882. Damals umfaßte das Netz 114 428 Meilen, 1910 — dem letzten Jahr, von dem einwandfreie Betriebsergebnisse vorliegen — mehr als doppelt soviel, nämlich 239 391 Meilen. In derselben Zeit ist das beteiligte Kapital von 6 960 auf 18 891 Millionen Dollars gestiegen.

Den Grund für den nicht nur absolut, sondern vor allem relativ sehr viel geringeren Umfang der Konkurse und Zwangsverkäufe der letzten Zeit findet die Railway Age Gazette darin, daß die weniger widerstandsfähigen Linien ausgemerzt seien — sie lebten zwar weiter, aber doch unter anderen finanziellen Bedingungen —, sodann in der Verschmelzung schwächerer Gesellschaften mit stärkeren, und schließlich in der Anhäufung ungeheuerer Eisenbahnwerte in den Händen einzelner Personen oder kleiner Gruppen, die infolge ihrer Kapitalkraft in der Lage seien, Zusammenbrüche zu verhindern.

Von dem gegenwärtigen Umfange des Eisenbahnnetzes der Vereinigten Staaten habe etwa die Hälfte eine finanzielle Sanierung in irgendeiner Form erfahren.

Die Tätigkeit der Abrechnungsstelle des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen zu Berlin in der Zeit vom 1. April 1911 bis 31. März 1912 [1]) hat sich auf die Zusammenstellung und Ausgleichung folgender Guthaben und Schuldposten erstreckt.

Es wurden an Guthaben und Schuldposten verrechnet:

a)	in deutscher Währung	199 470	Posten
b)	„ Frankenwährung	9 385	„
c)	„ österreichischer Währung (Kronen)	9 192	„
d)	„ russischer Währung	682	„
	zusammen . . .	218 729	Posten

(gegen 1910 + 4 929 Posten = 2,3 %).

[1]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1911 S. 1059.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:57 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Der Geldbetrag der angemeldeten und verrechneten Posten ist gegen 1910 um rund 131 Millionen Mark gestiegen; er belief sich

a) in deutscher Währung (einschließlich der in deutsche Währung umgerechneten Beträge der Frankenwährung mit 58 167 265,06 Franken = 46 951 039,70 ℳ) auf . . . . 1 308 891 259,11 ℳ,
b) in österreichischer Währung auf . . . . . 61 955 231,84 Kr.,
c) in russischer Währung auf . . . . . 4 641 881,23 Rbl.

Die angemeldeten Posten und Summen sind durch Ausgleichung verringert worden:

	von Posten	mit	auf Posten	mit
a)	208 855	1 308 891 259,11 ℳ	1 737	210 880 068,79 ℳ
b)	9 192	61 955 231,84 Kr.	513	43 804 676,88 Kr.
c)	682	4 641 881,23 Rbl.	128	3 608 754,90 Rbl.
	218 729	—	2 378	
	gegen 213 800	—	2 378 im Vorjahre.	

Werden die fremden Währungen nach festen Umrechnungssätzen (1 Kr. = 0,85 ℳ, 1 Rbl. = 2,00 ℳ) in deutsche Währung umgerechnet, so stehen sich folgende Geldwerte gegenüber:

zur Verrechnung angemeldet:		durch Ausgleichung vermindert auf:	
a) in deutscher Währung (einschließlich der Beträge der Frankenwährung)	1 308 891 259,11 ℳ	a) in deutscher Währung (einschließlich der Beträge der Frankenwährung)	210 880 068,79 ℳ
b) in österreichischer Währung	52 661 947,06 „	b) in österreichischer Währung	37 233 975,35 „
c) in russischer Währung	9 283 762,46 „	c) in russischer Währung	7 217 509,80 „
zusammen	1 370 836 968,63 ℳ	zusammen	255 331 553,94 ℳ
gegen	1 239 572 727,61 „	gegen	226 464 756,50 „

im Vorjahre.

Das Verhältnis der Gesamtsumme der angemeldeten zur Gesamtsumme der bar gezahlten Beträge gestaltete sich im Berichtsjahre wie 1 : 0,186 gegen 1 : 0,183 im Vorjahre, 1 : 0,186 im Jahre 1909/10 und 1 : 0,182 im Jahre 1908/09.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:57 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Unfälle auf den französischen Eisenbahnen

in den Jahren 1908 und 1909 [1]).

I. Anzahl und Art der Unfälle.	1908	1909
Bei einer mittleren Betriebslänge von km	40 186	40 285
Entgleisungen:		
auf der Strecke . . . . . Anz.	28	25
in Stationen . . . . . „	20	21
insgesamt . . . . „	48	46
Zusammenstöße:		
auf der Strecke . . . . . „	29	22
in Stationen . . . . . „	115	103
insgesamt . . . . „	144	125
Verschiedene Unfälle:		
auf der Strecke . . . . . „	373	406
in Stationen . . . . . „	854	934
insgesamt . . . . „	1 227	1 340
Zusammen:		
auf der Strecke . . . . . „	430	453
in Stationen . . . . . „	989	1 058
insgesamt . . . . „	1 419	1 511
II. Gesamtzahl der getöteten und verletzten Personen.		
a) Reisende:		
durch Zugunfälle:		
getötet . . . . . Anz.	27	8
verletzt . . . . . „	477	283
Getötet wurden auf 1 Million:		
beförderte Personen . . . . . „	0,0563	0,0163
Personenkilometer . . . . . „	0,0017	0,0005
Zugkilometer . . . . . „	0,1098	0,0321
Verletzt wurden auf 1 Million:		
beförderte Personen . . . . . „	0,9950	0,5752
Personenkilometer . . . . . „	0,0297	0,0173
Zugkilometer . . . . . „	1,9398	1,1368

[1]) Siehe Archiv 1911 S. 1280 u. ff. Unfälle auf den französischen Eisenbahnen in den Jahren 1907 und 1908.

Generated on 2019-07-31 14:57 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

		1908	1909
b) Bahnbedienstete:			
1. durch Zugunfälle:			
getötet	Anz.	24	22
verletzt	„	162	141
auf 1 Million Zugkm wurden:			
getötet	„	0,0637	0,0576
verletzt	„	0,4301	0,3691
2. durch andere Betriebsunfälle:			
getötet	„	7	11
verletzt	„	27	22
3. durch eigene Schuld oder aus anderen Ursachen:			
getötet	„	269	318
verletzt	„	445	485
c) Reisende und fremde Personen:			
1. durch Betriebsunfälle (nicht durch Zugunfälle):			
getötet	„	6	14
verletzt	„	48	36
2. durch eigene Schuld oder aus anderen Ursachen:			
getötet	„	292	319
verletzt	„	178	175
Es wurden demnach im ganzen:			
durch Zugunfälle:			
getötet	„	51	30
verletzt	„	639	424
durch Betriebsunfälle:			
getötet	„	13	25
verletzt	„	75	58
durch eigene Schuld oder aus anderen Ursachen:			
getötet	„	561	637
verletzt	„	623	660
zusammen: getötet	„	625	692
verletzt	„	1 337	1 142

Die Statistik über die Anzahl und die Art der Unfälle ist für die letzten sechs Jahre nachstehend im Zusammenhang aufgeführt.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:57 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Anzahl und Art der Unfälle.

Jahr	Mittlere Betriebslänge km	Entgleisungen			Zusammenstöße		
		auf der Strecke	in Stationen	insgesamt	auf der Strecke	in Stationen	insgesamt
1	2	3	4	5	6	7	8
1904	39 363	33	26	59	19	82	101
1905	39 607	27	21	48	15	52	67
1906	39 775	28	29	57	12	112	124
1907	39 963	49	28	77	24	101	125
1908	40 186	28	20	48	29	115	144
1909	40 285	25	21	46	22	103	125

Jahr	Mittlere Betriebslänge km	Verschiedene Unfälle			Zusammen		
		auf der Strecke	in Stationen	insgesamt	auf der Strecke	in Stationen	insgesamt
1	2	9	10	11	12	13	14
1904	39 363	361	680	1 041	413	788	1 201
1905	39 607	355	794	1 149	397	867	1 264
1906	39 775	430	788	1 218	470	929	1 399
1907	39 963	483	875	1 358	556	1 004	1 560
1908	40 186	373	854	1 227	430	989	1 419
1909	40 285	406	934	1 340	453	1 058	1 511

Die Eisenbahnen der Türkei im Jahre 1910[1]. Das Eisenbahnnetz der Türkei hatte nach der Statistique des principaux résultats de l'exploitation des chemins de fer de l'Empire Ottoman pendant l'exercise 1910 par Alexis Rey, Constantinople 1911, einen Umfang von 6 232 km, davon kamen 1 684 km auf die europäische und 4 548 km auf die asiatische Türkei. Das europäische Bahnnetz wurde betrieben mit 955 km von der Gesellschaft der orientalischen Bahnen, mit 510 km von der Salonich—Constantinopel Bahn und mit 219 km von der Salonich—Monastir Bahn. Von den Linien der asiatischen Türkei sind die wichtigsten die Hedschasbahn (1 468 km), die

[1]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1912 S. 246: Die Eisenbahnen der Türkei im Jahre 1909.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:57 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

anatolischen Bahnen (1033 km), die Smyrna–Cassaba Bahn mit Verlängerung (519 km), die Aïdin-Eisenbahn (552 km), die Bahn Damascus—Hamah und Verlängerung (580 km), die Bagdad-Bahn (200 km) und die Bahn Jaffa—Jerusalem (87 km).

Die Spurweite ist meistens die Vollspur (1,44 m), nur einige Bahnen haben Schmalspur (1 m und 1,05 m).

Gegen das Vorjahr hat eine nennenswerte Erweiterung des gesamten türkischen Eisenbahnnetzes nicht stattgefunden, dagegen werden in den nächsten Jahren verschiedene neue Linien in Kleinasien, insbesondere von der Bagdad-Bahn und von der Aïdin-Eisenbahn, dem Betriebe übergeben werden.

Die Betriebsergebnisse zeigen eine bedeutende Verbesserung, denn die Roheinnahmen sind von 55 908 000 Frcs. im Jahre 1909 auf 67 576 000 Francs im Jahre 1910, d. i. um 20,9 %, gestiegen. Die Verkehrsvermehrung ist in der Hauptsache durch die guten Ernten, besonders in Anatolien, verursacht, die Abschaffung des Paßzwanges für die Reisen nach dem Innern des Reiches hat außerdem sehr zur Hebung des Personenverkehrs beigetragen.

Die kilometrischen Einnahmen der einzelnen Bahnen schwanken zwischen 18 589 Frcs. (Beirut—Mzerib) und 2 571 Frcs. (Bagdadbahn). Die orientalischen Bahnen hatten eine kilometrische Einnahme von 17 321 Frcs., die Aïdin-Eisenbahn eine solche von 16 938 Frcs., die Eisenbahn Jaffa—Jerusalem eine solche von 15 729 Frcs. und die Hedschasbahn eine kilometrische Einnahme von 3 657 Frcs.

Entsprechend der Vermehrung der Einnahmen ist eine Verminderung der Garantiezahlungen des Staates von 19 255 000 Frcs. im Jahre 1909 auf 14 208 000 Frcs. im Jahre 1910, d. i. um 5 047 000 Frcs. eingetreten. Von den Bahnen sind gebaut:

mit türkischem Gelde		1 468 km,
mit deutschem Gelde		1 519 „
nämlich		
Bagdadbahn	200 km,	
Mersina—Adana	67 „	
anatolische Bahnen	1 033 „	
Salonich–Monastir	219 „	
mit englischem Gelde		552 „
„ österreichischem Gelde		955 „
„ französischem Gelde		1 697 „
„ verschiedenem Gelde		41 „
zusammen . . .		6 232 km.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:57 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die Hauptbetriebsergebnisse der wichtigeren Bahnen sind in nachstehenden Zahlen zusammengestellt:

Eisenbahn	Länge	Personenverkehr		Güterverkehr		Roheinnahmen	
		1909	1910	1909	1910	1909	1910
	km	Personen		Tonnen		Francs	
Europäische Türkei.							
Orientalische Bahnen . . .	955	5 414 847	6 321 866	599 954	673 896	14 626 626	16 904 069
Salonich—Constantinopel. .	510	407 359	482 225	126 155	147 374	3 153 433	4 314 027
Salonich—Monastir	219	242 885	309 025	109 924	121 833	2 951 794	3 565 084
Asiatische Türkei.							
Bagdad-Bahn	200	57 026	71 665	15 941	27 765	387 344	514 366
Haidarpascha—Angora. . . (Anatolische Bahnen)	579	2 299 115	2 508 560	186 916	307 333	5 640 595	7 662 215
Eski Schehir—Konia . . . (Anatolische Bahnen)	445	129 419	157 547	64 700	148 834	2 079 636	3 690 201
Smyrna—Cassaba und Verlängerung	519	2 472 614	2 409 493	272 616	243 869	5 419 431	6 185 940
Smyrna—Aïdin-Bahn . . .	552	1 690 692	1 857 845	310 976	341 624	7 987 160	8 979 472
Damascus—Hamah und Verlängerung	580	559 671	693 973	299 879	308 780	6 899 398	7 213 293
Jaffa—Jerusalem	87	Nicht angegeben				1 211 079	1 368 433
Mersina—Adana	67	229 248	295 693	88 606	129 898	1 070 241	1 240 300
Mudania—Brussa	41	Nicht angegeben				452 016	466 829

Generated on 2019-07-31 14:57 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Rechtsprechung.

Beamtenrecht. Bürgerliches Recht.

Erkenntnis des Reichsgerichts, III. Zivilsenats, vom 30. Juni 1911, in Sachen 1. der Frau Justizrat S., 2. des Testamentsvollstreckers bezüglich des Nachlasses des verstorbenen Rechtsanwalts und Notars, Justizrats S., des Justizrats F. in B., Beklagten und Revisionskläger, wider den Kaufmann S. in B., Kläger und Revisionsbeklagten.

Die Vorschrift des § 163 Anhang zur Allgemeinen Preußischen Gerichtsordnung Teil I Titel 24 § 108, wonach Verpfändungen und Abtretungen von Beamtengehältern usw. ungültig sind, ist noch rechtsgültig. Regreßanspruch gegen den Notar, der dies übersehen hatte.

Entscheidungsgründe.

Der Erblasser der Beklagten, der im Laufe des Rechtsstreits verstorbene Rechtsanwalt und Notar Justizrat S. in B. hat am 8. April 1907 die Erklärungen des Eisenbahnsekretärs V. und dessen Ehefrau in notarieller Form beurkundet, in denen die V.schen Eheleute dem Kläger und einem Architekten K. zur Sicherheit wegen ihrer Forderungen gegen den Ehemann V. eine Grundschuld und zwei Mietsforderungen abtraten, der Ehemann V. überdies auch den genannten Gläubigern seine ihm gegen den preußischen Fiskus zustehende Gehaltsforderung in Höhe des abzugsfähigen Teiles abtrat. Der Kläger hat, ebenso wie K., auf Grund dieser Abtretungserklärung dem V. ein neues Darlehn gegeben, auch von der sofortigen Beitreibung einer ihm bereits zustehenden Warenforderung Abstand genommen. Die Abtretung der Gehaltsforderung ist von der Königlichen Eisenbahndirektion zu B. gemäß § 163 des Anhangs zur Allgemeinen Preußischen Gerichtsordnung Teil I Titel 24 § 108 für rechtsunwirksam erklärt. Der abzugsfähige Teil der V.schen Gehaltsforderung ist wegen der Forderungen anderer Gläubiger gepfändet worden. Auch im übrigen hat der Kläger für seine Forderungen in Höhe von 3 830,38 ℳ nebst Zinsen bisher Befriedigung nicht erlangt; er kann diese Forderungen auch, wie das Berufungsgericht feststellt, in ab-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:57 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

sehbarer Zeit gegen die Eheleute V. mit Erfolg nicht geltend machen, d. h. Befriedigung von ihnen nicht erlangen.

Der Kläger fordert von dem Notar S., jetzt von dessen Erbin, den Ersatz des ihm entstandenen Schadens in Höhe des angegebenen Betrages. Das Landgericht hat den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Die Berufung der Beklagten ist zurückgewiesen.

Das Landgericht wie das Berufungsgericht erachten die Bestimmung des erwähnten Anhangs § 163 für noch gültig und danach die von S. beurkundete Gehaltsabtretung für nichtig. Sie nehmen an, daß S. schuldhaft handelte, als er diese Beurkundung bewirkte, da er bei seiner langjährigen landrechtlichen Praxis hätte wissen müssen, daß das Preußische Recht die Beamten in der Verfügung über ihr Gehalt beschränke, und er bei der hiernach gebotenen weiteren Prüfung die Nichtigkeit der Abtretung hätte erkennen müssen. Sie erachten weiter für erwiesen, daß der Kläger sowohl hinsichtlich der älteren Warenforderung wie hinsichtlich der Forderung aus dem neu gegebenen Darlehn einen Schaden erlitten habe, der ihm ohne die von S. bewirkte nichtige Beurkundung nicht entstanden sein würde, und sie erklären S. bzw. seine Erbin für verpflichtet, dem Kläger diesen Schaden zu ersetzen, da zwischen dem Kläger und S. ein Vertragsverhältnis bestanden habe, das den letzteren zur Anwendung der ihm im § 28 der Rechtsanwaltsordnung noch besonders vorgeschriebenen Sorgfalt verpflichtet habe.

Die Revision führt zunächst aus, daß der genannte Anhangsparagraph, wenn er überhaupt noch gelte, doch jedenfalls die Abtretung der Gehaltsforderung nicht ausschließe. Dem steht allerdings der bloße Wortlaut der Bestimmung zur Seite. Denn der Paragraph lautet:

> „Eine Verzichtleistung auf die vorstehend festgesetzte Befreiung vom Arrestschlag ist, sowie jede Verpfändung und Anweisung fixierter Besoldungen, Emolumente und Pensionen, ohne alle rechtliche Wirkung."

Daß aber hiermit auch der Abtretung von Besoldungen usw. der Staatsbeamten die rechtliche Wirksamkeit versagt werden sollte, und zwar nicht bloß hinsichtlich des der gerichtlichen Beschlagnahme entzogenen Teiles, sondern überhaupt, ist auf Grund der Entstehungsgeschichte der Gesetzesbestimmung in überzeugender Weise dargelegt in dem Erkenntnis des früheren preußischen Obertribunals vom 20. Juni 1861 — Striethorsts Archiv Band 42 Seite 179 — und ist bezüglich der Pensionen auch durch § 26 des Preußischen Gesetzes, betreffend die Pensionierung der unmittelbaren Staatsbeamten usw., vom 27. März 1872 (Gesetzsammlung Seite 268) bestätigt. Mit Recht haben auch die Vorinstanzen angenommen, daß die Bestimmung des § 163 des Anhangs, soweit er die Abtretung, Ver-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:57 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

pfändung und Anweisung von Gehaltsansprüchen betrifft, noch jetzt in Wirksamkeit steht, und insbesondere weder durch die Zivilprozeßordnung und § 14 des Einführungsgesetzes dazu beseitigt ist — denn die Bestimmung ist keine prozeßrechtliche, sondern, wenn auch in einem den Prozeß regelnden Gesetze enthalten, eine solche des materiellen Rechts, vergl. Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen Band 44, Seite 193, und in Strafsachen Band 7 Seite 97 — noch durch die Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuches — vergl. Artikel 81 des Einführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuch.

Die Revision bekämpft sodann die Annahme des Berufungsgerichts, daß der Erblasser der Beklagten fahrlässig gehandelt habe, und führt insbesondere aus, daß, da die V.schen Eheleute dem Kläger außer dem Gehaltsanspruche noch andere Forderungen abgetreten hätten, welche ihrem Betrage nach seine und des K. Gesamtforderung überstiegen, nicht ohne weiteres erkennbar gewesen sei, daß das ganze Geschäft davon habe abhängig gemacht werden sollen, daß die Abtretung der Gehaltsforderung wirksam sei. Gerade bei Sicherheitsabtretungen würden häufig auch Ansprüche zweifelhafter Art oder Abtretungen vorgenommen, deren Zulässigkeit möglicherweise in Frage gestellt werden könne. Ein Verschulden aber würde den Erblasser der Beklagten nur dann getroffen haben, wenn er bei Anwendung der erforderlichen Sorgfalt habe erkennen müssen, daß ein Anhalt zur Prüfung der Gültigkeit der Gehaltsabtretung vorgelegen habe. Dies aber wäre nur der Fall gewesen, wenn ihm erkennbar gemacht worden wäre, daß der Kläger sich auf das ganze Geschäft nur habe einlassen wollen, wenn auch die Gehaltsabtretung neben den anderen Sicherheitsabtretungen wirksam sei.

Diese Ausführungen gehen völlig fehl. Der Notar — und ebenso auch der beratende Rechtsanwalt — muß davon ausgehen, daß a l l e Erklärungen, welche er beurkundet, Bestimmungen eines Vertrages, bei dessen Abschluß er zu Rate gezogen wird, von Bedeutung für die Beteiligten sind. Er muß sich besonders auch die Bestimmung des § 139 des Bürgerlichen Gesetzbuches gegenwärtig halten, wonach die Nichtigkeit eines Teiles eines Rechtsgeschäftes die Nichtigkeit des g a n z e n Rechtsgeschäftes nach sich zieht, wenn nicht anzunehmen ist, daß es auch ohne den nichtigen Teil vorgenommen sein würde. Er hat daher zu verhüten, daß auch nur ein scheinbar nebensächlicher Teil des von ihm beurkundeten Rechtsgeschäftes nichtig ist, und den Parteien den Rat über alle Teile des Rechtsgeschäftes mit gleicher Gewissenhaftigkeit zu erteilen.

Übrigens fehlte es im vorliegenden Falle für den Erblasser der Beklagten auch an jeder tatsächlichen Unterlage für die Annahme, daß die Parteien, und insbesondere der Kläger, auf die Gültigkeit der Gehaltsabtretung k e i n Gewicht gelegt hätten.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:57 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Im übrigen ist den Ausführungen der Vorentscheidungen, daß der Erblasser der Beklagten bei Anwendung der gebotenen Sorgfalt hätte erkennen müssen, daß dieser Abtretung die Rechtswirksamkeit fehle, oder daß sie doch voraussichtlich nicht als rechtswirksam werde erkannt werden, durchaus beizutreten.

Die weitere Ausführung der Revision, daß mangels der im § 411 des Bürgerlichen Gesetzbuches vorgeschriebenen Benachrichtigung der Kasse, welche das Gehalt des V. auszuzahlen hatte, auch die Folgen dieser Benachrichtigung nicht eingetreten sein würden, d. h. die Abtretung als der Kasse nicht bekannt zu gelten habe, ist an sich richtig, aber gegenüber der gefällten Entscheidung, welche die Beklagte verantwortlich macht für den Schaden, der dem Kläger durch die Nichtigkeit der Abtretung entstanden ist, völlig unerheblich.

Unbegründet ist auch der letzte der Revisionsangriffe. Dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt ist der Klageanspruch, d. h. der Anspruch auf Ersatz des Schadens, der dem Kläger entstanden ist dadurch, daß er von der sofortigen Beitreibung seiner Warenforderung Abstand genommen und diese gestundet hat, und daß er dem V. ein weiteres Darlehn gegeben hat. Die Formel der Entscheidung ist danach im Zusammenhange mit dem, was der Tatbestand der Vorentscheidungen über die Begründung des Klageanspruchs enthält, vollkommen klar. Wenn nun das Berufungsgericht sagt:

„Beide Forderungen kann der Kläger in absehbarer Zeit gegen die Eheleute V. nicht geltend machen und darin besteht sein Schaden“,

so ist hiermit nicht, wie die Revision meint, ein neuer Anspruch in den Rechtsstreit eingeführt, sondern lediglich dargelegt, daß der vom Kläger geltend gemachte Anspruch jedenfalls so weit als begründet erwiesen ist, als seine Befriedigung für absehbare Zeit in Frage steht — mag auch vielleicht die Möglichkeit bestehen, daß er in Zukunft einmal von seinen Schuldnern Befriedigung erlangt. Es ist damit also nur die Berechtigung zum Erlasse einer Vorabentscheidung über den Grund des Anspruchs dargetan, nicht einmal eine andere Charakterisierung des Klageanspruchs erfolgt.

Da auch im übrigen das angefochtene Urteil einen Rechtsirrtum nicht erkennen läßt, war die Revision, wie geschehen, als unbegründet zurückzuweisen.

Bürgerliches Recht. Haftpflichtrecht.

Erkenntnis des Reichsgerichts, VI. Zivilsenats, vom 6. Juli 1911, in Sachen der Gr. B. Straßenbahn-Aktiengesellschaft, Beklagten und Revisionsklägerin, wider den Handelsmann B. in B., Kläger und Revisionsbeklagten.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:57 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Hat der durch eine unerlaubte Handlung Beschädigte für ein Verschulden der von ihm bestellten Hilfspersonen, das bei der Entstehung des Schadens mitgewirkt hat, einzustehen? §§ 254, 278, 831, B. G. B.

Tatbestand.

Die Ehefrau des Klägers wurde am 21. September 1908 bei einem Zusammenstoße ihres von dem Kutscher Sch. gelenkten Geschäftswagens mit einem Straßenbahnwagen der Beklagten derart verletzt, daß sie nach fünf Tagen verstarb. Der Kläger behauptet, daß er von seiner Frau unterhalten worden sei, und hat daher Beklagte auf Zahlung einer Rente sowie auf Ersatz der ihm erwachsenen Unkosten belangt. Das Landgericht I in B. wies die Klage in Höhe von 18 ℳ 50 ₰ Sachschaden ab und erklärte im übrigen den Anspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt. Von dem Kammergericht wurde die Berufung der Beklagten zurückgewiesen. Hiergegen wendet sich die Revision mit dem Antrage,

> unter Aufhebung des angefochtenen Urteils nach dem in der Vorinstanz gestellten Antrage, d. i. auf Klageabweisung, oder sonstwie Rechtens zu erkennen,

während der Kläger

> die Zurückweisung der Revision

beantragt hat.

Die Sache wurde zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Aus den

Entscheidungsgründen.

. . . . . Dieser Punkt (unzulässig schnelles Fahren) ist aber nicht nur in Hinblick auf etwaiges eigenes Verschulden der Frau B. von Interesse, sondern namentlich wegen der von der Revision angeregten Frage, ob und inwieweit der Kläger sich ein Verschulden des Sch., der zum Kutscher des Wagens bestellt war, entgegenhalten lassen muß. Das Berufungsgericht nimmt an, daß ein etwa nachweisliches Verschulden dritter Personen die Befreiung des Betriebsunternehmers von der Haftpflicht nicht zur Folge habe. Es handelt sich hier um die sehr streitige Frage, welche Tragweite dem Schlußsatze des § 254 B. G. B. zukommt. Hierüber hat sich der erkennende Senat in dem in den Entsch. Bd. 62 S. 346 flg. abgedruckten Urteile dahin ausgesprochen, daß eine Ausdehnung der Anwendung des § 278 B.G.B. im Gebiete der unerlaubten Handlungen auf jedes Verschulden von gesetzlichen Vertretern und Hilfspersonen, das nur zur Entstehung des Schadens mitgewirkt hat, nicht als richtig anerkannt werden könne, daß vielmehr auch die „entsprechende Anwendung“ des § 278 eine zu erfüllende Ver-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:57 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

pflichtung in dem dort näher dargelegten Sinne voraussetze. An dieser Auffassung ist seitdem festgehalten worden, Entsch. Bd. 75 S. 258, und es liegt auch jetzt kein Anlaß vor, sie zu verlassen. In der letzteren Entscheidung ist nun bereits die Frage aufgeworfen, ob der durch eine unerlaubte Handlung Beschädigte für ein Verschulden der von ihm bestellten Hilfspersonen, das bei der Entstehung des Schadens mitgewirkt hat, nach Maßgabe des § 831 B. G. B. einzustehen habe, es bedurfte aber damals keiner Entscheidung, weil tatsächlich feststand, daß die damalige Klägerin bei Bestellung der Hilfsperson die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet hatte. Die Frage ist aber zu bejahen.

Hält man daran fest, daß der § 278 B. G. B. nur bei einem bestehenden Schuldverhältnis Anwendung finden kann, so ergibt sich im übrigen eine Ungleichheit bezüglich der Behandlung des Schädigers und des Geschädigten, wenn man zwar ersteren für das Verschulden Dritter gemäß § 831 B. G. B. haften läßt, letzterem aber nur sein eigenes Verschulden anrechnen will. Während im Anwendungsgebiete des § 278 der Schädiger und der Verletzte hinsichtlich der Haftung für das Verschulden der Hilfspersonen gleichmäßig behandelt würden, wäre das im übrigen nicht der Fall, ein Ergebnis, das praktisch wenig befriedigt. Nun enthält aber der § 831 B. G. B. nicht minder den Ausdruck eines allgemeinen Rechtsgedankens als § 278, in beiden Fällen handelt es sich um die Haftung für fremdes Verhalten, das verschieden geregelt wird, je nachdem die Erfüllung einer Verbindlichkeit oder die widerrechtliche Schadenszufügung in Ausführung einer Verrichtung in Frage kommt. Wird das eine dieser Rechtsprinzipien im Falle mitwirkenden Verschuldens des Beschädigten auf diesen angewendet, so ist nicht abzusehen, weshalb nicht auch das andere anwendbar sein sollte, sobald seine tatsächlichen Voraussetzungen sonst gegeben sind. Die Ausdehnung des § 831 auf den Geschädigten liegt aber noch näher als die des § 278 auf den Ersatzberechtigten, denn im § 831 handelt es sich zwar um eine Haftung für fremde Widerrechtlichkeit, zugleich aber für eigenes Verschulden, das in der mangelhaften Auswahl der bestellten Person besteht. Gegen diese Ansicht fällt nicht entscheidend in das Gewicht, daß im § 254 nur der § 278 und nicht auch der § 831 für entsprechend anwendbar erklärt wird; denn es läßt sich hieraus, ganz abgesehen von der in dem Urteile, Bd. 75 S. 259, angedeuteten Auslegung des Schlußsatzes des § 254, jedenfalls nicht folgern, daß der Gesetzgeber eine entsprechende Anwendung des § 831 auf den Beschädigten habe ausschließen wollen.

Da hiernach ein etwaiges Verschulden des Sch. von Erheblichkeit ist, so unterliegt das angefochtene Urteil der Aufhebung. . . . .

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:57 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Haftpflichtrecht.

Erkenntnis des Reichsgerichts, VI. Zivilsenats, vom 18. September 1911, in Sachen der offenen Handelsgesellschaft, in Firma F. W. K. in St., Beklagten und Revisionsklägerin, wider die verwitwete Leitungsaufseher W. in St., Klägerin und Revisionsbeklagte.

Begriff des Betriebsunternehmers im Sinne des § 1 des Haftpflichtgesetzes.

Tatbestand.

Der verstorbene Ehemann der Klägerin überschritt am 24. August 1909 die Gleise der Hafenbahn in St., die die Hafenstraße entlang laufen, an einer Stelle, wo die auf den Gleisen stehenden Güterwagen eine Lücke zeigten. Als er die Lücke passierte, geriet der nächste Wagen der einen Seite dadurch in Bewegung, daß von Arbeitern der Beklagten ein leerer Wagen gegen die Reihe der bereits beladen dastehenden Wagen geschoben wurde; W. kam zwischen die Puffer und wurde derartig gequetscht, daß er an den erlittenen schweren Verletzungen am 9. September 1909 verstarb. Die klagende Witwe nimmt auf Ersatz des durch den Tod ihres Ernährers ihr entstandenen Schadens die Beklagte in Anspruch, von der sie die Zahlung einer vierteljährlichen Rente von 285 ℳ verlangt (d. i. 360 ℳ abzüglich 75 ℳ Witwenpension).

Das Landgericht hat den Klageanspruch dem Grunde nach zur Hälfte für gerechtfertigt erklärt; auf die Berufung beider Parteien hat das Oberlandesgericht den Anspruch der Klägerin im vollen Umfange, jedoch beschränkt auf die mutmaßliche Dauer der Unterhaltungsverpflichtung des Getöteten, dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Diese Entscheidung hat nunmehr die Beklagte mit der Revision angegriffen; sie beantragt,

unter Aufhebung des angefochtenen Urteils nach den von ihr in der Berufungsinstanz gestellten Anträgen zu erkennen,

wogegen die Klägerin

die Zurückweisung der Revision

beantragt.

Die Sache wurde zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Aus den Entscheidungsgründen.

. . . . . Das Berufungsgericht führt aus, daß auf einem und demselben Gleise mehrere einen Eisenbahnbetrieb ausüben können; wer von ihnen im einzelnen Falle der Betriebsunternehmer sei, richte sich danach, auf wessen Rechnung der fragliche Betrieb erfolgte, wer der verfügungsberechtigte Herr darüber war. Die Frage, wer im Zweifelsfalle als der Betriebsunternehmer einer Eisenbahn anzusprechen sei, ist vom erkennenden

Generated on 2019-07-31 14:57 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Senat in Entscheidungen der neueren und neuesten Zeit wiederholt geprüft worden. Ist in dem von dem Berufungsgericht angezogenen Urteile Entsch. d. R. G. Bd. 66 S. 376[1]) auf die beiden vom Berufungsgericht hervorgehobenen Merkmale das entscheidende Gewicht gelegt worden, für wessen Rechnung der Betrieb gehe und wem über diesen die Verfügung zustehe, so ist in späteren Entscheidungen ausgeführt worden, daß nicht stets beide Momente zusammenfallen müßten, daß das Merkmal, für wessen Rechnung der Betrieb gehe, zwar in bestimmten Fällen sicher die Person des Betriebsunternehmers möge erkennen lassen, im übrigen aber das Hauptgewicht darauf zu legen sei, wem die selbständige Verfügungsgewalt über den Betrieb zustehe (vgl. Entsch. d. R. G. Bd. 75 S. 7[2]), Warneyer Rechtspr. d. R. G. 1911 Nr. 285 und die dort weiter angezogenen Entscheidungen).

Im gegebenen Falle war nicht nur Eigentümer der Bahnanlage, sondern auch der verfügungsberechtigte Herr über den Betrieb der Hafenbahn der preußische Staatsfiskus. Er ließ nach der Feststellung des Berufungsgerichts seine Wagen zu dem Speicher der Beklagten befördern und holte sie von da beladen wieder ab; lediglich die Ausführung des Ladegeschäfts war der Beklagten überlassen und wurde nebst den dabei nötigen örtlichen Bewegungen der Wagen von deren Arbeitern ausgeführt. Damit wird aber eine Betriebsunternehmereigenschaft der Beklagten allein nicht begründet. Davon könnte die Rede sein, wenn zwischen der Beklagten und dem Eisenbahnfiskus ein Vertragsverhältnis bestände, nach welchem letzterer die Wagen bis zu einer bestimmten Stelle an der Grenze des Grundstücks der Beklagten fahren würde, von wo sie die Beklagte abzuholen hätte dergestalt, daß ihr der Betrieb von dieser Stelle an überhaupt selbständig überlassen wäre und auch die Gleisanlage ihrer Herrschaft unterstände. Im gegebenen Falle hat aber der Eisenbahnfiskus nach den getroffenen Feststellungen für keinen räumlichen oder gegenständlichen Teil der Hafenbahn und ihres Betriebes sein Herrschaftsverhältnis aufgegeben und die Beklagte ihrerseits diese Herrschaft nicht für einen entsprechenden Teil übernommen; es liegt nichts weiter vor, als eine tatsächliche Übung, nach der der Eisenbahnbetriebsunternehmer im Interesse der besseren Abwicklung des Ladegeschäftes ein einzelnes Betriebsgeschäft, das Beladen der Wagen, das naturgemäß auch mit einigen Bewegungen der Wagen verbunden ist, den Verfrachtern selbst überlassen hat. Mit Recht weist die Revision darauf hin, daß von dem Standpunkte des Berufungsgerichtes alle Verfrachter, die nicht Stückgüter, sondern ganze Wagen verladen, und denen zu diesem Zwecke die leeren Wagen an

---

[1]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1909 S. 739.

[2]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1911 S. 826.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:57 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

eine bestimmte Stelle der Bahnanlage geschoben werden, wo sie durch ihre Arbeiter das Ladegeschäft besorgen, als Eisenbahnbetriebsunternehmer anzusehen sein würden. Kraft ihres Herrschaftsverhältnisses wäre die staatliche Bahnverwaltung offenbar befugt gewesen, zur Beaufsichtigung der ordnungsmäßigen Abwicklung des Ladegeschäfts durch die Beklagte einen ihrer Angestellten abzuordnen; die Beklagte hätte dem nicht widersprechen können, daß die Bahnverwaltung dies tatsächlich unterlassen hat, ist rechtlich ohne Belang. . . . . .

Erkenntnis des Reichsgerichts, VI. Zivilsenats, vom 7. Dezember 1911, in Sachen des Königlich Preußischen Eisenbahnfiskus, vertreten durch die Königliche Eisenbahndirektion in C., Beklagten und Revisionsklägers, wider 1. die Witwe G. E. in A. bei M., 2. die Minderjährigen a) H., b) K., c) W., d) G. E. daselbst, vertreten durch ihre zu 1. genannte Mutter, Kläger und Revisionsbeklagte.

Abweisung eines Haftpflichtanspruchs in vollem Umfange wegen eigenen Verschuldens des Getöteten trotz erhöhter Betriebsgefahr.

Tatbestand.

Der Milchhändler G. E. ist am 25. Januar 1907 gegen 7 Uhr abends, als er auf seinem einspännigen unverdeckten Milchfuhrwerke sitzend in der Richtung von A. nach M. fuhr, auf der Kreuzung der Straße mit der vom Beklagten betriebenen Nebenbahn T.—M. von einem Güterzuge überfahren und tödlich verletzt worden. Das Pferd wurde getötet, der Wagen zertrümmert. Die Witwe und die Kinder des Verunglückten haben den Beklagten auf Schadensersatz in Anspruch genommen und mit der Klage Ersatz der Beerdigungskosten, des Sachschadens und eine Unterhaltsrente im Betrage von 70 ℳ monatlich für die Witwe, je 25 ℳ für die Kinder gefordert. Das Landgericht in C. hat mit Urteil vom 25. Juni 1909 die Klageansprüche dem Grunde nach zu einem Drittel für gerechtfertigt erklärt. Hiergegen wurde von der Beklagten Berufung, von den Klägern Anschlußberufung eingelegt. Das Königlich Preußische Oberlandesgericht zu C. hat mit Urteil vom 26. Januar 1911 die Klage, soweit damit Ersatz des Sachschadens, 890 ℳ nebst Zinsen, begehrt wird, abgewiesen, im übrigen den Klageanspruch zur Hälfte dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt mit der Maßgabe, daß die Unterhaltsrenten der Minderjährigen nur bis zur Vollendung deren 16. Lebensjahres zu zahlen sind, die weitergehende Berufung und Anschlußberufung zurückgewiesen, zur Verhandlung über den Betrag des Anspruches die Sache an das Gericht erster Instanz zurückverwiesen und die Entscheidung über die Kosten, auch der Berufungsinstanz, dem Endurteile vorbehalten.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:57 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Der gegen dieses Urteil erhobenen Revision des Beklagten wurde stattgegeben aus folgenden Entscheidungsgründen:

Nach den tatsächlichen Feststellungen des Berufungsurteils ist der Getötete auf der Münchenstraße in A. im Schritt auf den durch Schranken nicht verwahrten Übergang der Strecke T.—M. zugefahren „mit der Peitsche spielend". Hinter ihm her gingen die Zeugen Ch. und P. M. Von T. her näherte sich ein Güterzug, dessen Laternen hell brannten und dessen Läutewerk b e s t ä n d i g in Tätigkeit war. E. und die genannten Zeugen haben jedoch das Läuten nicht gehört, ersterer auch nicht ein etwa 90 Meter vor dem Bahnübergang von der Maschine mit der Dampfpfeife abgegebenes Warnungssignal. E. wurde erst, als er bereits an der 16 Meter vor dem Bahnübergange am Wege stehenden Halttafel vorbeigefahren war, von dem Zeugen P. M. auf das Herannahen des Zuges dadurch aufmerksam gemacht, daß dieser ihm „Hüh", d. h. halt zurief. Nun erst, als er noch 5—6 Meter von dem Übergang entfernt war, versuchte E. sein Pferd durch Zuruf und Anziehen des Zügels zum Stehen zu bringen und vom Wagen zu springen. Beides gelang ihm nicht, weil das Pferd vor den brennenden Laternen und den jetzt ertönenden Warnungspfiffen scheute und durchging, so daß das Fuhrwerk, als die Räder die Gleise berührten, vom Zuge erfaßt wurde.

Das Berufungsgericht gibt als möglich zu, daß der Verunglückte mit dem G e h ö r den herannahenden Zug nicht rechtzeitig wahrnehmen konnte. Wohl aber, stellt es fest, hätte er bei Anwendung auch nur einiger Vorsicht und Aufmerksamkeit den sich nähernden Zug mit den A u g e n erkennen können. Da sein Wohnhaus nur etwa 700 Meter von dem Übergang entfernt lag, habe er das Gelände ganz genau gekannt, habe also auch, da er als Milchfahrer täglich den Übergang benutzte, bei einiger Aufmerksamkeit bemerken müssen, wenn er sich dem Bahnübergang näherte. Er habe deshalb in einer angemessenen Entfernung vor dem Bahnübergange Umschau halten müssen, ob sich ein Zug näherte. Dies habe er offenbar nicht getan, vielmehr sei er v ö l l i g a c h t l o s an der Haltetafel vorbei und auf den Übergang losgefahren. In diesem Verhalten des Getöteten erblicke das Berufungsgericht eine g r o b e F a h r l ä s s i g k e i t. Die Bahnstrecke habe er von seinem Wagen aus nach der Richtung des Zuges schon in einer Entfernung von 300 Meter vor dem Übergange 1½ Kilometer weit überschauen können, in der Dunkelheit seien die brennenden Laternen auf mindestens 1 Kilometer sichtbar gewesen. Zu seiner Entschuldigung könne auch nicht dienen, daß das Pferd, wie angeführt, g e s c h e u t habe und durchgegangen sei, denn das sei offenbar die F o l g e d a v o n gewesen, daß er sich dem herannahenden Zuge schon zu sehr, auf 5—6 Meter, genähert hatte. — Danach wird das eigene Verschulden des Getöteten als für die Entstehung des Unfalles in h o h e m G r a d e mitwirkend erachtet. — Immerhin er-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:57 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

scheint dem Berufungsgericht dieses Verschulden nicht in dem Maße überwiegend, wie der erste Richter angenommen hat. Zwar könnten die Behauptungen der Kläger, daß der Zug zu schnell gefahren sei und keine Warnungszeichen gegeben habe, nicht als erwiesen angenommen werden. Doch sei jedenfalls die Betriebsgefahr dadurch erhöht gewesen, daß das Läutewerk am Bahnübergang nur auf kurze Entfernung wahrnehmbar gewesen und andere Warnungszeichen verhältnismäßig erst spät gegeben worden seien. Am meisten aber sei die Betriebsgefahr dadurch erhöht worden, daß der Übergang nicht durch eine Schranke geschlossen war. Die erhöhte Betriebsgefahr wird daher als in gleich hohem Maße wie das Verschulden des Verunglückten bei dem Unfall mitwirkend erachtet.

Die Revision rügt Verletzung der §§ 1, 3 des Haftpflichtgesetzes, des § 254 des B. G. B. und des § 286 der Z. P. O. Die eigenen Erwägungen des Berufungsgerichts ergäben ein so großes Verschulden des Getöteten, daß dadurch jeder Anspruch aus dem Haftpflichtgesetze ausgeschlossen werde. Er sei mit den örtlichen Verhältnissen auf das genaueste vertraut gewesen, hätte bei der gewöhnlichsten Aufmerksamkeit das Herannahen des Zuges bemerken müssen und sei lediglich infolge seiner völligen Achtlosigkeit in den Zug hineingefahren. Von einer erhöhten Betriebsgefahr könne nach Lage der Sache keine Rede sein. Es sei nicht behauptet und festgestellt, daß das Anbringen von Schranken nach den geltenden Vorschriften geboten gewesen wäre. Da also ein ordnungsmäßiger Zustand bestanden habe, so sei eben auch nur diejenige Betriebsgefahr als vorliegend anzusehen, die der Eisenbahnbetrieb überhaupt mit sich bringt und wegen der die weitgehende Haftung des Betriebsunternehmers geschaffen sei. Es bedeute deshalb eine rechtlich unzulässige Verschärfung dieser Haftpflicht, in Fällen wie in dem vorliegenden von einer Gefahrserhöhung zu sprechen, welche die Haftung noch erweitern solle.

Der Angriff erweist sich als begründet.

Daß der Verunglückte grob fahrlässig gehandelt hat, nimmt der Berufungsrichter selbst an und es kann darüber auch kein Zweifel bestehen. Es liegt kaum ein Umstand vor, der das Verschulden des Getöteten in etwas milderem Lichte erscheinen lassen könnte. Das Scheuen und Durchgehen des Pferdes ist auch nach der Auffassung des Vorderrichters von ihm, dem Kutscher, schuldhaft herbeigeführt worden, der sich auch um die ihm wohlbekannte Haltetafel und die hierdurch den Fuhrleuten gegebene Warnung nicht gekümmert hatte. Die Dunkelheit war, wie im Berufungsurteil angeführt wird, nicht so stark, daß E. beim Vorbeifahren die Haltetafel nicht hätte sehen können; auch haben damals nicht etwa ungünstige Witterungsverhältnisse geherrscht, die das Erkennen erschwert hätten. Sollten auch,

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:57 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

wie das Berufungsgericht zugunsten des Verunglückten unterstellt, Wahrnehmungen durch das G e h ö r , das rechtzeitige Vernehmen von Warnungssignalen und des Rollens der Räder eines Zuges behindert, durch das eigene Geräusch des Fuhrwerks erschwert oder gar unmöglich gemacht worden sein, so war es für den Fuhrmann um so mehr geboten, sich in genügender Entfernung von den Bahngleisen durch Umschau zu vergewissern, ob nicht ein Zug herannahe.

Bei einer so hochgradigen Fahrlässigkeit des Verletzten könnte ein Schadensersatzanspruch für diesen oder seine Hinterbliebenen nach § 1 des Haftpflichtgesetzes, §§ 254, 846 des B. G. B. nur dann in Frage kommen, wenn die Betriebsgefahr der Eisenbahn im gegebenen Falle in g a n z b e s o n d e r e m Maße gesteigert gewesen wäre. Das trifft aber hier nach dem im Berufungsurteile selbst unterstellten Sachverhalte nicht zu. Von irgendwelchem Versehen des Bahnpersonals ist nicht die Rede. Die Läutesignale sind vorschriftsmäßig gegeben worden. Wenn das Läutewerk — je nach der Windrichtung — nicht auf weitere Entfernung deutlich vernehmbar sein mochte, so ist das nicht notwendig auf einen Mangel in dieser Einrichtung selbst zurückzuführen. Sind die Warnungssignale mit der Dampfpfeife erst „verhältnismäßig spät“ gegeben worden, so ist damit nicht gesagt, daß die Bahnbediensteten in der Lage gewesen wären, die Gefährdung des Fuhrwerkes schon früher zu bemerken oder daß sonst v o r s c h r i f t s w i d r i g zu spät das Pfeifensignal in Anwendung gebracht worden sei. Was aber das Fehlen von S c h r a n k e n an dem Wegübergange anlangt, so durfte diesem Umstande doch nicht ein so großes Gewicht zu Lasten des Beklagten beigemessen werden, wie es im Berufungsurteil geschieht. Es handelt sich hier um eine N e b e n bahn. Bei solchen Bahnen bestimmt nach § 18 der seit 1. Mai 1905 gültigen Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung die Aufsichtsbehörde, ob ein Wegübergang mit Schranken zu versehen ist. Daß für den hier fraglichen Übergang zur Zeit des Unfalles eine Abschrankung behördlich vorgeschrieben war, behaupten auch die Kläger nicht. Allerdings würde es darauf nicht ausschließlich ankommen. Das Fehlen von Schranken an einem Wegübergang kann immerhin als eine e r h ö h t e Betriebsgefahr der Bahn bezeichnet werden, selbst da, wo deren Anbringung nicht geboten ist. Und andererseits wäre die Bahnverwaltung durch das Nichtbestehen einer Anordnung der Aufsichtsbehörde der eigenen Fürsorgepflicht und Verantwortung nicht unbedingt enthoben. Es würde ihr sogar zum Verschulden gereichen können, wenn besondere örtliche oder Verkehrsverhältnisse eine Abschrankung erheischten und diese Vorsichtsmaßregel verabsäumt worden ist. Allein es war Sache der Kläger, darzulegen, daß im vorliegenden Falle die Abschrankung, obwohl nicht vorgeschrieben, den Umständen nach sich als notwendig erwiesen hatte. Allerdings sind tatsächlich an dem fraglichen

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:57 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Übergange später, im Jahre 1908, Schranken angebracht worden. Aber der Beklagte hat nach dem Tatbestande und dem darin inhaltlich als vorgetragen angezogenen Schriftsatze vom 28. Mai 1910 ohne Widerspruch der Kläger angegeben, daß Anlaß zur Errichtung der Schranken die stärkere Belegung der Strecke mit Zügen und die starke Benutzung des Überganges infolge fortschreitender Bebauung zu beiden Seiten gegeben hätten, also wohl eine erst in der Zeit n a c h dem Unfalle des E. eingetretene Gestaltung der Verhältnisse. Keinenfalls aber kann die, wenn auch einigermaßen über das gewöhnliche Maß erhöhte Betriebsgefahr gegenüber der ungemein schweren und ursächlich überwiegenden Verschuldung des Getöteten derart in die Wagschale fallen, daß eine Schadensersatzpflicht des Beklagten auch nur zu einem Teile als begründet anzusehen wäre; vielmehr muß den Klägern jeder Ersatzanspruch versagt werden. Demzufolge war das, in der r e c h t l i c h e n Beurteilung der Sachlage fehlgreifende Berufungsurteil, soweit zuungunsten des Beklagten erkannt ist, aufzuheben und, da die Sache zur Endentscheidung reif ist, gemäß § 565 Abs. 3 Ziff. 2 Z. P. O. in der Sache selbst die Klage in Abänderung des landgerichtlichen Urteils dem v o l l e n Umfange nach abzuweisen.

Enteignungsrecht.

Erkenntnis des Königlichen Oberlandesgerichts in Kiel, II. Zivilsenats, vom 10. Oktober 1911 in Sachen der H. Bank, Aktiengesellschaft in N., Klägerin und Berufungsklägerin, gegen den Königlich Preußischen Eisenbahnfiskus, vertreten durch die Königliche Eisenbahndirektion in A., Beklagten und Berufungsbeklagten.

Bestehen Entschädigungsansprüche des Eigentümers, der das Grundstück vor Einleitung des endgültigen Planfeststellungsverfahrens in der Zwangsversteigerung erstanden hatte, für Werterhöhung des Grundstücks durch Eisenbahnoberbau, der nach der vorläufigen Planfeststellung auf Grund der vom Vorbesitzer erteilten Bauerlaubnis verlegt ist?

Für die Wertbemessung ist grundsätzlich der Zeitpunkt der Besitzüberlassung, nicht der Zeitpunkt der späteren Zustellung des Entschädigungsfeststellungsbeschlusses maßgebend.[1])

E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e.

Die Klägerin verlangt den Mehrwert ersetzt, den das ihr zu Eisenbahnzwecken enteignete Grundstück dadurch habe, daß es mit Schienen und Schwellen für die Eisenbahn belegt sei. Sie glaubt diesen Mehrwert deshalb erstattet verlangen zu können, weil sie in der Zwangsversteigerung das Grundstück, versehen mit den Schwellen und Schienen, erworben habe, und zwar zu einer Zeit, als das Planfeststellungsverfahren gemäß §§ 18 fg. Enteignungsgesetzes noch nicht eingeleitet gewesen sei.

---

[1]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1912, S. 751.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:57 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Dieses Verlangen ist aber ungerechtfertigt. Ihm steht die Vorschrift des § 10 Abs. 2 Enteignungsgesetzes entgegen, wonach eine Werterhöhung, welche das abzutretende Grundstück erst infolge der neuen Anlage erhält, bei der Bemessung der Entschädigung nicht in Betracht kommt. Die neue Anlage im Sinne dieser Gesetzbestimmung ist dasjenige Unternehmen, für welches das Enteignungsrecht bewilligt worden ist (vergl. das bei Eger, Enteignungsgesetz, Bd. I, S. 345 zitierte reichsgerichtliche Urteil vom 25. Oktober 1892. Eisenbahnrechtliche Entscheidungen Bd. 9, S. 363), hier also das Bahnunternehmen. Ob die Klägerin in der Zwangsversteigerung oder anderweitig das Grundstück erworben hat, ist unerheblich. Das Enteignungsrecht, das von der Staatsgewalt verliehen wird und als eine aus öffentlichem Recht entspringende Befugnis (vergl. Reichsgericht in Seufferts Archiv Bd. 40, S. 310) der Anmeldung im Zwangsversteigerungsverfahren nicht bedarf, richtet sich gegen den jeweiligen Eigentümer, ohne Rücksicht darauf, woraus dieser seinen Erwerb herleitet. Ebenso unerheblich ist, daß die Anlegung der Schienen und die Besitzergreifung des Grundstücks schon Ende 1907 erfolgt ist, während der gemäß § 2 I des Enteignungsgesetzes endgültig festgestellte Plan erst vom 7. Mai 1910 datiert. Denn die Anlegung der Schienen ist doch für die Zwecke der neuen Bahnanlage erfolgt, steht also mit dieser Anlage in ursächlichem Zusammenhang und kann daher gemäß § 10 Abs. 2 Enteignungsgesetzes den Entschädigungsanspruch des Eigentümers nicht erhöhen. Nur auf diesen ursächlichen Zusammenhang, nicht auf die zeitliche Aufeinanderfolge kommt es an (vergl. Eger, a. a. O. S. 344 und das dort zitierte reichsgerichtliche Urteil vom 5. Juli 1884, eisenbahnrechtliche Entscheidungen Bd. 3 S. 392). Überdies war die Einigung über den Besitzübergang hier im Rahmen des Enteignungsverfahrens, nämlich nach der vorläufigen Planfeststellung vom 30. September 1907, die das zu enteignende R.sche Grundstück bereits deutlich und ausreichend bezeichnet (vergl. den bei den Akten befindlichen Planauszug), getroffen.

Es liegt also eine Besitzeinweisung gemäß § 16 des Enteignungsgesetzes vor, und in diesem Falle ist, wie auch das Reichsgericht ausgesprochen hat (Entsch. Bd. 69, S. 347) [1]), für die Wertbemessung grundsätzlich der Zeitpunkt der Besitzüberlassung, nicht der Zeitpunkt der späteren Zustellung des Entschädigungsfeststellungsbeschlusses maßgebend. Ob inzwischen der Eigentümer gewechselt hat, kann für die Frage der Wertbemessung keinen Unterschied begründen.

Mit Recht hat daher das Landgericht den Anspruch der Klägerin zurückgewiesen.

---

[1]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1909, S. 746.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:57 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Unbegründet ist endlich auch die Rüge der Klägerin, es sei bei der Wertbemessung unrichtigerweise außer acht gelassen, daß Klägerin bei der Zwangsversteigerung 15 010 ℳ für das Grundstück habe bieten müssen. Auf diese Tatsache kann Wert nicht gelegt werden, da Klägerin selbst angibt, sie sei durch die Hoffnung auf das Vorhandensein umfangreicher Kieslager, deren tatsächliche Existenz sie in dieser Instanz nicht mehr behaupten kann, zur Abgabe des Gebots mitbestimmt worden, und da ferner anzunehmen ist, daß die Rücksicht auf die tatsächlich schon bestehende Bahnanlage und die im Enteignungsverfahren zu erzielende Entschädigung das Gebot wesentlich mitbeeinflußt hat.

Eisenbahnverkehrsordnung.

Erkenntnis des Hanseatischen Oberlandesgerichts zu Hamburg vom 19. Juni 1911 in Sachen des M. L. B. zu A., Klägers und Berufungsbeklagten, gegen den Preußischen Eisenbahnfiskus, vertreten durch die Königliche Eisenbahn-Direktion zu A., Beklagten und Berufungskläger.

Der durch Verspätung seines Gepäcks geschädigte Reisende hat die Pflicht, den Schaden gemäß § 254 Abs. 2 B. G. B. soweit als möglich zu mindern.

Tatbestand.

Der Kläger hat auf Schadensersatz von 487,30 ℳ nebst 4 % Zinsen seit dem Klagetage wegen verspäteter Ablieferung seines am 6. August 1909 zur Beförderung von C. nach H. aufgegebenen Reisegepäcks geklagt. Der Anspruch ist — auf Grund der Annahme grober Fahrlässigkeit der Eisenbahn — rechtskräftig für dem Grunde nach gerechtfertigt erklärt worden.

Im Streite über die Höhe des Schadensersatzes hat das Landgericht den Beklagten in 357,30 ℳ nebst Zinsen verurteilt und wegen des Restes die Klage abgewiesen.

Gegen dieses Urteil haben beide Parteien Berufung eingelegt. Der Kläger hat beantragt, ihm seine Klagforderung zum vollen Betrage zuzusprechen, während der Beklagte gänzliche Abweisung beantragt hat.

Gründe.

Unstreitig hat der Kläger vom Sonnabend, den 7. bis zum Montag, den 9. August 1909 hierselbst im E.-Hotel auf seinen Koffer gewartet. Die Kosten dieses Aufenthaltes sind ihm also durch die verspätete Ablieferung des Gepäcks verursacht und folglich von der Beklagten zu ersetzen. Da der geforderte Betrag von 50 ℳ angemessen ist, so war ihm diese Summe ohne weiteres zuzusprechen.

Im übrigen ist der Hergang nach der eigenen Darstellung des Klägers

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:57 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

der folgende: Am Dienstag, den 10. August, um 9 Uhr hat der Kläger von B. aus, wohin er inzwischen gereist war, nochmals mit bezahlter Rückantwort an den Stationschef in H. telegraphiert. Da er bis Mittag keine Antwort erhielt, hat er sich für die weitere Reise ausgerüstet, da er seinen Koffer nunmehr für verloren erachtete. Er hat infolgedessen jetzt, d. h. am Nachmittage des 10. August, laut den Rechnungen Anlagen 2 bis 6 für 450,50 ℳ eingekauft. Kurze Zeit nach diesen Einkäufen lief ein Telegramm ein, daß der Koffer gefunden und an die Adresse des Klägers abgesandt sei, er ist auch am Dienstag abend im Hotel eingetroffen.

Danach können die sämtlichen vom Kläger eingekauften Effekten kaum von den Läden im Hotel des Klägers abgeliefert gewesen sein, jedenfalls kann er sie noch nicht in Gebrauch genommen haben, als er die Nachricht erhielt, daß er seinen Koffer binnen kürzester Frist wiedererhalten werde. Zweifellos war der einmal entstandene Schaden dem Kläger zu ersetzen. Seine Pflicht war es aber, gemäß der Regel des B. G. B. § 254, Absatz 2, den Schaden soweit als möglich zu mindern. Er mußte ebenso handeln, wie er als vernünftiger Mann gehandelt hätte, wenn die Sache für seine eigene Rechnung gegangen wäre. Da er nun durch den Einkauf in den Besitz einer Anzahl bisher noch ungebrauchter Sachen gekommen war, deren er nach Wiedereingang seines Koffers nicht mehr bedurfte, so war zur Minderung des Schadens offenbar eine sofortige Verfügung über die Einkäufe erforderlich. Er konnte sich entschließen, die gekauften Gegenstände oder einen Teil von ihnen zu seinem persönlichen Gebrauche zu behalten, in welchem Falle dann der Einkauf ihm keinen oder nur einen ganz geringen Schaden verursachte. Soweit ihm dies aber nicht beliebte, mußte er alsbald die gekauften Gegenstände wieder zu veräußern suchen. Da sie wohl ohne Ausnahme noch völlig ungebraucht gewesen sein müssen, so lag es äußerst nahe für ihn, die Ladengeschäfte, aus denen sie entnommen waren, zur Rücknahme gegen ein Abstandsgeld zu bestimmen. Inwieweit und gegen welche Zahlung dies möglich gewesen wäre, läßt sich nicht mit positiver Gewißheit feststellen, da Kläger keinerlei Versuch hierzu gemacht hat. Die Höhe jedes Schadens ist aber vom Gerichte nach freiem Ermessen festzustellen und das Gericht ist der Ansicht, daß die Rückgabe der gekauften Waren dem Kläger gelungen wäre, wenn er den Verkäufern eine Abstandssumme von durchschnittlich $^1/_3$ der Kaufpreises angeboten hätte. Es nimmt also an, daß der Kläger sich der gesamten für 450,50 ℳ eingekauften Effekten gegen eine Abstandssumme von 150 ℳ hätte entledigen können, wenn er diesen Weg eingeschlagen hätte. Dazu kommt, daß er einige Gegenstände sehr wohl für sich hätte verwenden können.

Es spricht daher dem Kläger außer den 50 ℳ Hotelkosten nur den Betrag von 150 ℳ zu. Die von dem Beklagten bereits bezahlten 13,20 ℳ

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:57 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

sind hierbei nicht berücksichtigt, weil dem Kläger zweifellos auch kleinere Auslagen an Telegrammen, Wegen und dergl. entstanden sind.

Die weitergehende Forderung des Klägers ist abgewiesen worden, weil der höhere Schaden darauf zurückgeführt werden muß, daß Kläger es unterlassen hat, die Maßregeln zu treffen, die zur Minderung des Schadens erforderlich waren und die vernünftigerweise von ihm erwartet werden konnten.

Es kommen ihm daher 200 ℳ zu, während der Rest seiner Klagforderung abzuweisen war. . . . .

Gesetzgebung.

Deutsches Reich. Bekanntmachungen des Reichskanzlers:

Vom 28. März 1912, betr. eine neue Ausgabe der dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr beigefügten Liste.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 170. R.-G.-Bl. S. 233.)

Vom 2. April 1912, betr. die zur Ausstellung von Leichenpässen befugten Behörden und Dienststellen.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 176. Z.-Bl. f. d. D. R. S. 268.)

Vom 13. April 1912, betr. Ergänzung der Grundsätze für die Besetzung der mittleren, Kanzlei- und Unterbeamtenstellen mit Militäranwärtern und Inhabern des Anstellungsscheins.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 180. Z.-Bl. f. d. D. R. S. 279.)

Vom 30. April 1912, betr. die dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr beigefügte Liste.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 189. R.-G.-Bl. S. 264.)

Vom 4. Mai 1912, betr. die Vereinbarung leichterer Vorschriften für den wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands einerseits und Österreichs und Ungarns anderseits.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 199. R.-G.-Bl. S. 265.)

Bekanntmachung des Reichs-Eisenbahn-Amts:

Vom 6. April 1912, betr. Ergänzung und Änderung der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 170. R.-G.-Bl. S. 255.)

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:57 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Preußen. Allerhöchste Konzessionsurkunde vom 30. Oktober 1911, betr. den Betrieb einer vollspurigen Verbindungsbahn zwischen der Hoyaer Eisenbahn und der Kleinbahn Hoya—Syke—Asendorf durch die Hoyaer Eisenbahngesellschaft.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 167.)

Allerhöchste Urkunde vom 12. März 1912, betr. die Erhöhung des Grundkapitals der Lausitzer Eisenbahngesellschaft auf 5 400 000 ℳ durch Ausgabe weiterer Aktien im Betrage von 564 000 Mark.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 175.)

Staatsvertrag zwischen Preußen und Hamburg, betr. Herstellung einer Eisenbahn von Barmbek nach Volksdorf und Wohldorf mit Abzweigung von Volksdorf nach Schmalenbeck und Groß Hansdorf (Walddörferbahn).

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 195. G.-S. S. 61.)

Erlasse des Ministers der öffentlichen Arbeiten:	E.-V.-Bl. Seite
Vom 12. April 1912, betr. Kleiderkasse	163
Vom 15. April 1912, betr. Ausübung des staatlichen Aufsichtsrechts über die Verbindungsbahn zwischen der Hoyaer Eisenbahn und der Kleinbahn Hoya—Syke—Asendorf	172
Vom 29. April 1912, betr. Dienstgut-Beförderungs-Ordnung .	181
Vom 20. Mai 1912, betr. Ausübung des staatlichen Aufsichtsrechts über die Eisenbahn von Barmbek nach Volksdorf und Wohldorf mit Abzweigung von Volksdorf nach Schmalenbeck und Groß Hansdorf (Walddörferbahn)	199

Frankreich. Gesetzentwurf, betr. die Ernennung der höheren Beamten der Eisenbahngesellschaften und die staatliche Genehmigung der Verordnungen über die Personalverhältnisse.

(Veröffentlicht im Journal officiel de la République française Nr. 84 vom 25. März 1912 — documents parlementaires S. 36.)

Artikel 1. Der Präsident des Verwaltungsrats jeder der Hauptbahngesellschaften hat die Bestätigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten einzuholen für folgende Ernennungen:

a) der Direktoren und Unterdirektoren;

b) der Vorstände des Betriebsdienstes, des Beförderungsdienstes, des Materialdienstes und des Streckendienstes.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:57 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Dasselbe gilt für die Beamten, die für eine längere als dreimonatige Dauer vorübergehend in diesen Dienstzweigen beschäftigt werden.

Die Ernennungen erfolgen für eine Dauer von 6 Jahren und können darnach erneuert werden.

Artikel 2. Alle Änderungen in der Verwaltungsorganisation der Netze. alle Änderungen in der Dienstverteilung der im Artikel 1 genannten Beamten bedürfen der Bestätigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten.

Artikel 3. Wenn binnen einer Frist von drei Monaten, gerechnet von der Verkündung dieses Gesetzes oder von dem Freiwerden der Stelle eines der im Artikel 1 genannten Angestellten, der Minister die Vorschläge der Gesellschaften nicht hat bestätigen können, so erfolgen die Ernnenungen von Amtswegen.

Dasselbe ist der Fall, wenn die Vorschläge der Gesellschaften in den letzten drei Monaten vor dem gewöhnlichen Ende der Amtsdauer der im Artikel 1 bezeichneten Beamten nicht haben bestätigt werden können.

Artikel 4. Binnen sechs Monaten nach der Verkündung dieses Gesetzes werden die Gesellschaften dem Minister der öffentlichen Arbeiten zur Bestätigung unterbreiten:

1. die Verordnungen, die die Verwaltungsorganisation jedes Netzes regeln;
2. die Verordnungen, die den Ersatz und die Beförderungsverhältnisse, sowie die Besoldungsordnung ihrer Beamten regeln;
3. die Verordnungen, die die Einsetzung und die Geschäftsordnung der Disziplinarräte und der Reformkommissionen regeln.

Alle Änderungen an bestätigten Verordnungen bedürfen einer erneuten Bestätigung.

Wenn die vorerwähnten Bestätigungen nur mit gewissen Änderungen oder Ergänzungen erfolgen, die von den Gesellschaften nicht angenommen werden, so wird nach einstimmigem Beschluß des Staatsrats durch eine besondere Verordnung Entscheidung getroffen werden. Zuwiderhandlungen gegen dieses Gesetz werden nach den Vorschriften des Titels 3 der Verfügung vom 15. November 1846 verfolgt und bestraft werden.

Begründung: Die Beziehungen des Staates und der Gesellschaften der Hauptbahnnetze haben die Parlamente und die Regierungen seit den ersten Jahren des Eisenbahnbetriebes beschäftigt. Die Geschichte der Gesetzgebung und der Verwaltung unter den ständig wechselnden Beziehungen des Staates und der Gesellschaften, die begonnen hat unter der Regierung Louis Philipps, 1835, und die seitdem unter allen Verfassungsformen und allen Regierungen sich weiter entwickelt hat, macht einen wichtigen Teil unserer Zeitgeschichte seit 80 Jahren aus.

Die Erfahrung hat gezeigt, daß, je bedeutender die Aufgaben der Schienenwege wurden, um so mehr der Charakter der Eisenbahnen als öffentlicher Anstalten hervortrat, daß, je unentbehrlicher die Eisenbahnen für das Leben der Völker wurden, um so gebieterischer sich dem Staate die Verpflichtung aufdrängte, ihren Betrieb zu sichern und zu überwachen.

Auch die Richtung der Gesetzgebung über Schienenwege ist, insbesondere seit 20 Jahren, mehr und mehr dahin gegangen, daß die Mitwirkung des Staates

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:57 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

in gewissen Fragen der Verwaltung der Gesellschaften weiter ausgedehnt und wirksamer geworden ist. Die Gesetze und Verordnungen über die Sicherheit des Reiseverkehrs, über die Genehmigung der Tarife, über die Dauer der Beschäftigung der Angestellten, über die Einrichtung von Pensionskassen usw. waren der Ausdruck dieser Richtung. Alle diese Maßnahmen, wie auch die, die jetzt vorgeschlagen werden, sind keineswegs auf ein Bedürfnis nach Erhöhung der Staatsautorität zurückzuführen, sondern auf die gesetzmäßige Sorge und die Pflicht, dem Lande den denkbar besten Betrieb der Unternehmungen zu sichern, die für sein wirtschaftliches Leben notwendig und in gewissen Augenblicken für die Sicherheit der ganzen Nation geradezu unerläßlich sind.

Der vorliegende Gesetzentwurf beruht lediglich auf dem Wunsch, die Schäden zu beseitigen, die in der Vergangenheit und auch noch jetzt aus den Gegensätzen zwischen den Gesellschaften und dem Staate entstanden sind, dem Staate, der Vertreter s ä m t l i c h e r durch die Konzessionen berührten Interessen ist: der Interessen der Aktionäre, der Obligationäre, des Personals der Gesellschaften und des großen Publikums, das die Schienenwege benutzt. Es ist unerläßlich, daß die Gesellschaften und ihre Verwaltungsräte ihre Amtsführung nicht zu eng und zu persönlich auffassen, indem sie lediglich die Interessen ihrer Aktionäre vertreten, sondern daß sie, mehr durchdrungen von dem Geiste des Allgemeinwohls, ihre Praxis und ihre Verwaltungsgrundsätze zum Besten der wirtschaftlichen und sozialen Hebung des Landes einrichten. Andererseits ist der Staat auch auf dem engeren Gebiete der rein finanziellen Interessen verpflichtet, seine Aufsicht zu verschärfen, seine Maßnahmen nicht auf die Feststellung vollendeter Tatsachen zu beschränken, sondern sich auch zu bemühen, den Tatsachen zuvorzukommen oder sie zu beeinflussen in dem Sinne, den er für nüztlich hält.

Die Eisenbahnkonzessionen nähern sich ihrem Ende. Ohne im geringsten den Mitteln vorzugreifen, die bei dem Betrieb der wieder in das volle Eigentum der Nation übergegangenen Netze anzuwenden sein werden, liegt es auf der Hand, daß von jetzt an eine aufmerksame Überwachung ausgeübt werden muß, damit das Nationalgut uns zu dem vorgesehenen Zeitpunkte überliefert wird in einem Zustande völliger Erhaltung seines Wertes. Der Gesetzentwurf verfolgt auch noch andere Zwecke. Die öffentlichen Betriebe, die der Eisenbahnen ganz besonders, dürfen Unterbrechungen nicht ausgesetzt sein, sollen sie nicht einen Schaden verursachen, der unter allen Umständen vermieden werden muß. Wenn wir das Recht haben, dem Personal der Eisenbahnen die Verpflichtung aufzuerlegen, seinen Dienst in j e d e r Beziehung zu versehen, wenn dem Staate die Verpflichtung obliegt, den unterbrochenen Betrieb, welches auch immer der Grund der Unterbrechung sei, weiterzuführen, sei es auch — beim Versagen der Gesellschaften — durch seine eigenen Zwangsmittel, so hat der Staat andererseits das Recht und die Pflicht, in dem Verhältnis zwischen Gesellschaften und Personal Konfliktsmöglichkeiten und Meinungsverschiedenheiten vorzubeugen, deren beklagenswerte Folgen die neuesten Ereignisse gezeigt haben.

Der Gesetzentwurf richtet sich keineswegs gegen die Gesellschaften. Sein Ziel ist vielmehr, den Eisenbahnbetrieb regelmäßiger zu gestalten und besser zu rüsten gegen gewisse Zwischenfälle und unter allen bei diesen großen Organismen im Spiel stehenden Interessen einen Ausgleich zu schaffen.

Generated on 2019-07-31 14:57 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Die Aufgabe des Staates kann keine andere sein; denn er steht über allen Interessen, weil er sie alle vertritt.

Die Ernennung der Direktoren und Abteilungsvorstände der Eisenbahngesellschaften ist nicht eine Neuheit in unserer Verwaltungsgesetzgebung. Die Gouverneure und Untergouverneure der Bank von Frankreich und der Bodenkreditbank werden vom Staat ernannt. Das System, das sich bei der Bank von Frankreich seit einem Jahrhundert bewährt hat, hat anscheinend weder den Aktionären der Bank noch der Kundschaft unseres großen Finanzinstituts geschadet. Das vorgeschlagene System ist in jedem Fall unendlich weniger einschneidend als das durch die Verordnung vom 19. April 1852 eingeführte, das der Verwaltung das Recht zur Absetzung im Dienste befindlicher Gesellschaftsbeamten gewährt.

Die erwünschten Folgen, die sich aus der Verpflichtung der Gesellschaften ergeben werden, sich in ihren Beziehungen zum Personal über feste, vom Minister zu genehmigende Regeln zu einigen, liegen auf der Hand. Das Personal, dessen Verhältnisse durch genau umschriebene Regeln unter voller Berücksichtigung seiner Rechte geordnet sind, wird sehr selten einen Beweggrund haben, sich in Massen gegen seine Arbeitgeber zu erheben. Die Konflikte bleiben vereinzelt und beschränken sich auf tatsächliche Fragen. Weit entfernt, die Autorität zu mindern, die Disziplin zu lockern, werden die Vorschläge zu ihrer Befestigung dienen können, indem sie die Autorität von jedem Verdacht der Willkürlichkeit befreien, und indem sie den Untergebenen jeden Vorwand zu ungerechtfertigten Beschwerden nehmen.

Generated on 2019-07-31 14:57 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Bücherschau.

Besprechungen.

Browne & Theobald's Law of Railway Companies. 4. Auflage, bearbeitet von J. H. Balfour Browne und Hamilton Conacher. London 1911. Stevens & Sons. LXXXVII und 1285 S. 8°.

Diese ausgezeichnete Sammlung der englischen Eisenbahngesetze, erläutert durch die Entscheidungen der Gerichte und der Verwaltungsbehörden, ist in vierter Auflage erschienen und bis auf die neueste Zeit fortgeführt. Die darin aufgenommenen Gesetze beginnen mit der sog. Carriers Act vom 23. Juli 1830 und endigen mit der Electric Lighting Act vom 25. November 1909. Das Buch ist ein ebenso zuverlässiges als unentbehrliches Hilfsmittel für jeden, der sich eingehend mit Fragen des englischen Eisenbahnwesens beschäftigt. In erster Linie ist es zwar für die englischen Richter und Advokaten bestimmt, die sich daraus insbesondere über die Rechtsprechung unterrichten können. Ebenso aber ist das Werk für die wissenschaftliche Bearbeitung englischer Eisenbahnangelegenheiten zu verwenden, und seine Benutzung für diese Zwecke wird wesentlich erleichtert durch ein sehr vollständiges, alphabetisch geordnetes Inhaltsverzeichnis. Wer einmal mit englischen Gesetzen gearbeitet hat, weiß es zu schätzen, in welch hohem Grade die Arbeit durch ein derartiges, systematisch und übersichtlich geordnetes Werk gefördert wird. *A. v. d. L.*

Pratt. Edward A. A history of inland transport and communication in England. London 1912. Kegan, Paul, Trench, Trübner & Co., Ltd. X. und 532 S. 8°. Preis geb. 6 sh.

Das Buch enthält eine von dem Altertum bis in die unmittelbare Gegenwart reichende Geschichte der Verkehrswege und der Verkehrsmittel in England. Die Verkehrswege sind die Landstraßen, die Wasserstraßen (Flüsse und Kanäle, das Meer und die Küstenschiffahrt sind nicht

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:57 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

berücksichtigt) und die Eisenbahnen, die Verkehrsmittel die Lastpferde, die Frachtwagen, die Personenfuhrwerke aller Art (Kutschen, Omnibus, Posten), die Fahrräder, die Automobile usw. Nach dem Literatur- und Quellenverzeichnis S. 514 bis 521 sind fast nur englische und einzelne amerikanische Schriften sowie die wichtigeren englischen Parlamentsdrucksachen benutzt worden. Darunter vermisse ich das bekannte Werk von Acworth, The elements of Railway economics. Die deutschen und die französischen Werke, die dasselbe Thema behandeln, z. B. Cohns Untersuchungen über die englische Eisenbahnpolitik, Götz, die Verkehrswege im Dienste des Welthandels, Haarmann's Geschichte des Eisenbahngleises, Francqueville's Régime des travaux publics en Angleterre, kennt der Verfasser nicht. Es erklärt sich daraus eine gewisse Einseitigkeit auch in der Darstellung der geschichtlichen Vorgänge.

Das Buch ist gleichwohl eine wertvolle Bereicherung der Literatur über das Verkehrswesen, und dazu trägt hauptsächlich auch bei die Schreibweise des Verfassers. Er spricht nie a l l e i n zu uns, sondern läßt in längeren oder kürzeren Ausführungen auch die Verfasser der Schriften reden, die er, benutzt hat. Infolgedessen wird die Darstellung eine anregende, nur selten ermüdende, zumal von den Schriften, aus denen Auszüge mitgeteilt werden nur wenige allgemein bekannt, eine ganze Anzahl der älteren Werke bei uns in Deutschland wohl kaum zu haben sind.

Der Verfasser beginnt mit der wegelosen Zeit in England, schildert dann die ersten Straßenbauten der Römer, die Teilnahme der Kirche an dem Ausbau des Straßennetzes, die Fuhrwerke, ihre Bauart, ihre Benutzung. Es ist erstaunlich, wie in einem Lande, wie Großbritannien, der ganze Straßenbau Jahrhunderte hindurch vernachlässigt worden, wie gering die Bedeutung der Schiffahrt gewesen ist, wie lange es gedauert hat, ehe man sich zur Verbesserung der Ströme, gar zum Bau von Kanälen und zur Herstellung ordentlicher Landstraßen entschlossen hat. Die erste nachhaltige Verbesserung der L a n d s t r a ß e n wird eingeleitet durch das Gesetz von 1663 über die sog. Turnpike Roads. Die Eigenart dieser Straßen besteht darin, daß sie von Privatunternehmern, später besonderen Unternehmergesellschaften (trusts) gebaut wurden, die für die Benutzung ein nicht unbedeutendes Wegegeld erhoben. Um diese Erhebung zu ermöglichen, wurde die Straße durch Drehkreuze (turn pikes), später Tore oder Schlagbäume gesperrt. Das Wegegeld war recht hoch und nach dem Wert der die Straßen benutzenden Fuhrwerke, Tiere usw. abgestuft. Da bei den ersten Eisenbahnen in England die Benutzung der Schienenstraße konzessionsmäßig jedermann frei stand, so wurden die ersten Eisenbahntarife nach demselben Grundsatze aufgestellt, und es ist ja bekannt, daß einer der Gründe, mit denen die sog. Wertklassifikation der Gütertarife gerechtfertigt wird, ihr

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:02 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

geschichtlicher Zusammenhang mit den Tarifen der Turnpike-Straße ist. Dieses Straßensystem bestand bis in die ersten Jahrzehnte des Eisenbahnzeitalters. Die Konzessionen der älteren Gesellschaften erloschen allmählich, neue wurden nicht mehr verlangt und erteilt, und die Straßen gingen auf die Gemeinden über, die die Unterhaltung nunmehr übernehmen mußten. Von großer Bedeutung für die Ausdehnung der Landstraßen waren die von Thomas Telford und John Loudon Mc. Adam erfundenen Verbesserungen in der baulichen Herstellung, die vom Beginn des 19. Jahrhunderts an praktisch ausgeführt wurden (vergl. Pratt S. 98—107).

Auch in der Benutzung der Wasserstraßen als Verkehrsmittel war man in Großbritannien recht rückständig. Erst spät ging man dazu über, die Flußläufe zu regulieren, und der erste Kanal, der Bridgewater-Kanal zwischen Liverpool und Manchester, wurde erst in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts gebaut[1]). Und nun beginnt das Zeitalter der Kanäle, deren Ausbau wiederum ohne alles System durch Privatunternehmer erfolgt. Gleichzeitig nimmt die Industrie nach der Erfindung der Dampfkraft einen ersten gewaltigen Aufschwung, die Bedeutung der Verkehrsmittel für die Verbreitung ihrer Erzeugnisse wird erkannt, und da die Kanäle trotz ihrer Unvollkommenheiten schon wegen der größeren Billigkeit ihrer Transportpreise ein besseres Verkehrsmittel sind, als die Landstraßen, werden sie stark benutzt, ihre Einnahmen steigen, und eine wilde Spekulation bemächtigt sich der Kanalwerte. Erst mit der Entwicklung der Eisenbahnen beginnt der allmähliche Verfall der Kanäle (S. 294 ff.), und Pratt hält dafür, daß die in den letzten Jahren unternommenen Versuche, die Kanäle zu neuem Leben zu erwecken und als Konkurrenzanstalten gegen die Eisenbahnen zu verwenden, keinen Erfolg haben können. Merkwürdigerweise wird der Manchester-Schiffskanal, dieses höchst eigentümliche wirtschafts- und finanzpolitische Gebilde, mit keinem Wort erwähnt.

Den größten Raum in dem Buche nimmt die Darstellung der Eisenbahnen von ihren ersten Anfängen bis in die Gegenwart ein, die Entstehung der Bahnen, ihr Verhältnis zum Staate, die Eisenbahntarife, das Verhältnis der Eisenbahnen zu ihren Angestellten, die wirtschaftlichen und politischen Wirkungen der Eisenbahnen insbesondere auch in den Kolonien. Neben Bekanntem beruft der Verfasser sich noch auf eine Reihe von weniger bekannten Tatsachen und Urteilen. Daß er sich, wie in seinen früheren Schriften, als ein begeisterter Anhänger der Eisenbahnen und tapferer Verfechter des englischen Privatbahnsystems und der englischen Einrichtungen überhaupt bekennt und über alle Schattenseiten milde hinweg sieht, braucht

---

[1]) Vgl. die Abhandlung von Bindewald, Archiv für Eisenbahnwesen 1902, S. 519 ff., die Pratt nicht bekannt ist.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:58 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

kaum gesagt zu werden. Auch seine ablehnende Stellung gegenüber der Verkehrspolitik der festländischen Staaten, insbesondere des Deutschen Reichs, kommt in einzelnen Bemerkungen zur Erscheinung. Dabei hätte er aber doch wohl die Tatsachen richtig darstellen müssen. Und das ist zuweilen nicht geschehen. Seite 110, wo er Augsburg an die Donau verlegt, mag ein Druckfehler vorliegen, er meint wohl Regensburg. Aber Seite 198/199 wird nicht gesagt, daß die ersten Schienenwege in deutschen Bergwerken angelegt und von dort im Zeitalter der Königin Elisabeth nach England gekommen sind (vgl. Haarmann, Das Eisenbahngleis, S. 10 ff.). S. 254 ff., wo der Verfasser von dem Grunderwerb der Eisenbahnen und den hohen, in England dafür gezahlten Preisen spricht, hebt er als einen Vorteil des Staatsbahnsystems, insbesondere in Preußen, hervor, daß der Grunderwerb dort billiger sei, weil der Preis des Grund und Bodens durch schiedsrichterliches Verfahren festgestellt werde. Er meint wohl unser Enteignungsverfahren, das aber ebensowohl bei Privatbahnen als bei Staatsbahnen Anwendung findet. Seite 291/92 bezweifelt er, daß die englischen Eisenbahnen so gut gebaut und angelegt wären, wie sie es sind, wenn, wie in Preußen, der Staat sie gebaut hätte, ja er stellt die technische Anlage der preußischen Eisenbahnen auf eine Stufe mit denen der Bahnen in den dünnbevölkerten Gegenden des amerikanischen Westens! Seite 453/54 behauptet er, die erste elektrische Bahn sei im Jahre 1884 in Kansas in den Vereinigten Staaten angelegt worden, während es doch eine allgemein bekannte Tatsache ist, daß die elektrischen Bahnen im Jahre 1879 durch Werner Siemens in Deutschland erfunden und daß dort auch die ersten elektrischen Bahnen hergestellt sind.

Das letzte Kapitel des Buches enthält einen Ausblick in die Zukunft. Pratt meint, es sei am besten, wenn die Entwicklung der Verkehrsmittel so fortschreite, wie bisher. Von den Landstraßen und Wasserstraßen, von der weiteren Ausdehnung des Automobil- und des städtischen und des Vorortverkehrs, von der Luftschiffahrt, haben die Eisenbahnen nichts zu befürchten. Für wünschenswert hält es Pratt, daß den Eisenbahnen bei Abschluß von Gemeinschaftsverträgen keine Hindernisse in den Weg gelegt werden. „Sollten aber", so bemerkt er Seite 512, „die Ausgaben der Eisenbahnen immer weiter wachsen durch ihnen aufgezwungene Lohnerhöhungen, durch ungewöhnlich hohe Steuern, durch die Forderung größerer Bequemlichkeiten und erhöhter Betriebsleistungen, sollten weiterhin die Eisenbahnen durch die Gesetze gezwungen werden, ihre Tarife zu ermäßigen, sollte endlich durch weitere Ausstände die Gefahr staatlicher Einmischung in die Beziehungen der Eisenbahnen zu ihren Angestellten wachsen, so mag eine Tages der Übergang der Eisenbahnen an den Staat unter angemessenen

Generated on 2019-07-31 14:59 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

und billigen Bedingungen erwogen werden, als das einzig wirksame Mittel, um die Eisenbahnen aus einer dann hoffnungslosen Lage zu befreien.“ Mit anderen Worten, wenn die Eisenbahnen nicht mehr imstande sind, den ihnen als gemeine Frachtführer obliegenden Verpflichtungen ohne Gefährdung ihrer Finanzen zu genügen, so ist der Staat gut genug, für sie einzutreten, hat aber dann den Aktionären und dem Beutel der Steuerzahler eine angemessene Vergütung zu zahlen.

Gern stimme ich dem Verfasser darin bei, daß das englische Volk allen Grund hat, „mit den Gefühlen aufrichtiger Dankbarkeit und Wertschätzung der Bemühungen der vielen Pioniere, Vaterlandsfreunde und von Gemeinsinn erfüllten Männer zu gedenken, durch deren Eifer, weitsichtige Anschauungen und Unternehmungslust in erster Linie die hohe wirtschaftliche Blüte des Landes herbeigeführt worden ist.“

Wenngleich ich die grundsätzlichen Auffassungen des Verfassers nicht teile und auch sonst einige Ausstellungen zu machen habe, so kann ich doch dieses neue Buch dem deutschen Leser zum eingehenden Studium nur empfehlen. Es ist ein Stück Wirtschaftsgeschichte des Staates, der immer noch als der industriell am höchsten entwickelte gilt und mit dem wir heute in lebhaftem Wettbewerb stehen. Die Wege, die in Großbritannien zu der Blüte von Handel und Industrie hinaufgeführt haben, sind zur Teil ganz andere, als die bei uns eingeschlagenen. Schon ein Vergleich dieser Entwicklung in beiden Ländern an der Hand eines so kundigen Führers, wie Pratt, ist ungemein lehrreich. *A. v. d. L.*

Schröder, Dr. F., Finanzassessor. Die deutschen Eisenbahngesetze sowie die Einrichtungen der Eisenbahnen Deutschlands und des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Begründet von B. Peege. 4. neubearbeitete Auflage, Dresden 1912, C. Heinrich. 180 Seiten 8°. Preis gebunden 2,60 ℳ.

Die erste Hälfte des Buches gibt in knapper Form den Inhalt der reichsrechtlichen Normen über die Eisenbahnen (Gesetze, Verordnungen, Staatsverträge) wieder, einzelne Gesetze werden im Wortlaut abgedruckt. Hieran schließen sich Übersichten über gewisse, den deutschen Eisenbahnen gemeinsame Einrichtungen (Tarife, Verbände, Fahrplan, Sonntagsruhe im Güterverkehr, Dienst- und Ruhezeiten) und Mitteilungen über den Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen, das Internationale Transportkomitee und den Internationalen Eisenbahnkongreßverband.

Das Werkchen, namentlich sein zweiter Teil, kann als ein recht zweckmäßiges Orientierungsmittel empfohlen werden. In einzelnen Materien ist

Generated on 2019-07-31 14:58 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

es nicht ganz auf dem laufenden. Beispielsweise wird Seite 33 das Viehseuchengesetz vom 26. Juni 1909 nicht erwähnt, bei den militärischen Bestimmungen sind einige neuere Änderungen der Militärtransportordnung und der Wehrordnung nicht berücksichtigt (Linienkommissionen gibt es nicht mehr!), Seite 84 fehlen das Reichs-Unfallfürsorgegesetz und die Reichsversicherungsordnung, die europäische Fahrplankonferenz (S. 137) tritt nur noch jährlich ein mal zusammen.

Böhm, Hans, Königl. Bahnverwalter: Die Eisenbahngütertarife. Leitfaden für Eisenbahnfach- und Handelsschulen sowie für Gebildete aus allen Ständen. Hand- und Vormerkbuch für Eisenbahn- und Speditionsbeamte. Druck von H. O. Schulze, Lichtenfels.

Das Buch besteht aus einem 17 Seiten umfassenden I. und II. Teil, worin „Tarifgeschichte" und „Tarifpolitik" behandelt werden, und aus einem 100 Seiten starken III. Teil, der in Tafeln für den Binnenverkehr, für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen und für die internationalen Verkehre in gedrängter Kürze die wichtigsten Bestimmungen der Tarife für die Frachtberechnung und Vordrucke für die Anfertigung von Stationstarifen enthält.

Augenscheinlich hat der Verfasser (zugleich Herausgeber) einige Werke über Eisenbahnwesen und besonders über Tarifwesen gelesen, die Lesefrüchte aber schlecht verarbeitet. Es ist ihm nicht klar geworden, wie ein Gütertarif zustande kommt, welche Einrichtungen dafür geschaffen sind und welche Faktoren dabei mitwirken. Die verschiedenartigen Aufgaben des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, des deutschen Eisenbahnverkehrsverbandes, der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen und der Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnverwaltungen hat er nicht richtig erfaßt. Bezeichnend dafür ist der Satz auf S. 10: „Unterm 26. Juni 1886 wurde zur Förderung der allgemein erwünschten Übereinstimmung (was übereinstimmen soll, ist nicht gesagt) ein deutscher Eisenbahnverkehrsverband gegründet unter Beachtung des Geschäftsgebietes der ständigen Tarifkommission bezw. der in Tarifangelegenheiten abzuhaltenden Generalkonferenzen des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, welch letztere einmal jährlich im Dezember zusammentreten. Die ständige Kommission setzt sich aus einem Ausschusse von Vertretern der dem Vereine (!) angehörenden Eisenbahnen und einem Ausschusse von Verkehrsinteressenten zusammen". — Eine größere Anzahl von Ungereimtheiten läßt sich in einem Satz schlechterdings nicht vereinigen. —

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:02 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Hierhin gehört auch die Behauptung auf S. 3, daß der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen „bezüglich Gestaltung des Tarifwesens ungemein segensreich gewirkt" habe. Verfasser weiß also nicht, daß dieser Verein sich mit Tarifangelegenheiten überhaupt nicht befaßt. Das Vereinsbetriebsreglement liegt nach der Meinung des Verfassers (S. 10) dem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr zugrunde, während das umgekehrte Verhältnis das richtige ist.

Die einzelnen Abschnitte der Teile I und II entbehren des folgerichtigen Aufbaues; ungleichartige Dinge, wie Transportrecht, Tarifwesen, Abfertigungswesen usw., sind in unverständlichen Zusammenhang gebracht. Der „Schwung" der oft fehlerhaften Sprache und die Verwendung un- oder mißverstandener Begriffe wirken häufig komisch. Folgende Beispiele werden genügen: (S. 11) „Zwei Kräfte sind es, welche in den Pulsschlägen des Weltverkehrs in die Erscheinung treten, der Ingenieur und der Nationalökonom. Das Arbeitsfeld des Ingenieurs besteht darin, dem Nationalökonomen die Wege zu öffnen, welche dieser der Bewegung im Raume vorzeichnet. . . . . er (der Nationalökonom) ist der geistige Vertreter der Weltwirtschaft. In dieser nimmt das Tarifwesen die wichtigste Stelle ein, besonders im Hinblick auf das Eisenbahnverkehrswesen." (!)

(S. 12) „Die idealste Lösung wäre wohl, wenn nur Staatsbahnen bestünden und diese sich gleichmäßig über das ganze Staatsgebiet ausdehnen würden, unter Einführung des vollen Raumtarifs das Gebührenprinzip, d. i. die Beförderung gegen die erwachsenden Gebühren (= Unkosten)". . . . . .

„Darin ist aber dem Staatsbetrieb der Vorzug zu geben, daß er (!) nicht reine Erwerbsbahnen bauen darf; denn wo der Staat aus finanziellen Rücksichten heraus eine Eisenbahn vorwiegend als Erwerbsanstalt ausnutzen müßte, begäbe er sich eines großen Teiles seines moralischen Vorrechtes (!) auf den Besitz der Bahnen — und daß er außer den Selbstkosten mit einem mäßigen Zinsfuße sich begnügen kann, der durch die Ermäßigung der Tarife im Verhältnis zur Tilgung der Baukosten immer weiter zurückgehen kann, bis nach voller Tilgung der Eisenbahnschulden der ideale Zustand des Gebührenprinzips erreicht ist.

Im allgemeinen versprechen einen guten Ertrag nur solche Tarife, welche neben der finanziellen Aufgabe der Anstalt den Bedürfnissen des Verkehrs, d. i. der Volkswirtschaft, gerecht werden.

Hierin das richtige Verhältnis zu finden und durchzuführen, bildet die Schwierigkeit bei Bestimmung der Tarife, zumal, wenn es sich nicht nur um die Bedürfnisse der inländischen Volkswirtschaft, sondern auch um

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:02 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

jene des internationalen Verkehrs handelt, besonders, wenn sich noch andere Umstände, wie Konkurrenzen im Innern eines Bahngebietes oder nach außen, entgegenstellen."

Der Fachmann wird zugeben, daß es ungeheuer schwierig sein muß, nach diesen Leitsätzen einen Tarif auszuarbeiten.

Auf S. 11 zählt der Verfasser in edler Begeisterung die Erfolge des Tarifwesens auf; am Schlusse sagt er „die Apfelsinen und Zitronen des fernsten Südens werden nach dem hohen Norden verbracht; der Egypter schlürft seinen Mokka aus einer deutschen Porzellantasse; Getreidemassen werden aus weiter Ferne dahin geliefert, wo dem Boden das Bedarfsquantum nicht abgewonnen werden kann." — und er beendet diesen von der Entwicklung der Gütertarife handelnden Abschnitt mit dem Satz: „Jeder Wissensdurstige, Erholungs- oder Arbeitsuchende kann mit billigen Rundreiseheften dahin kommen, wo er seinen Drang befriedigen zu können glaubt" (!)

Man sollte meinen, daß wenigstens der III. Teil, der nur Inhaltliches aus den Tarifen wiedergibt, frei von Mängeln wäre. Allein gleich in der „Vorbemerkung" (S. 21) ist die Anführung unrichtig, daß man sich wegen Auslegung der Tarifbestimmungen u. a. an die Verkehrsämter zu wenden habe. Solche Auslegungsbefugnis ist diesen Ämtern nicht eingeräumt; die Voraussetzungen dafür sind bei ihnen nicht vorhanden. – In den Tafeln selbst findet man schon bei Stichproben Fehler, die leicht hätten vermieden werden können. So ist auf S. 73 (Verkehr mit Rußland) die Verbandsbezeichnung unvollständig; auf S. 74 sind die Schnittpunkte Wirballen und Eydtkuhnen an unrichtiger Stelle aufgeführt; ebenda ist Schoppinitz irrtümlich als zum Direktionsbezirk Breslau gehörig bezeichnet und als Schnittpunkt überhaupt zu Unrecht genannt, denn dieser ist (wie für die russischen Schnittsätze) Sosnowice Grenze. Ebenso ist irrig Thorn als Schnittpunkt angegeben; es muß Alexandrowo Grenze heißen. Unrichtig sind auch die Angaben, wie die deutschen und die russischen Schnittfrachten abgerundet werden.

Eine weitere eingehende sachliche Kritik des Werkchens verlohnt sich nicht. *R. H.*

Moltke, Siegfried, Bibliothekar der Handelskammer zu Leipzig. Ein Eisenbahnprojekt Leipzig—Magdeburg (1829). Leipzig 1912. Veit & Comp.

Die Linie Magdeburg—Leipzig, eine der ersten großen Eisenbahnen Deutschlands, wurde in den Jahren 1839 und 40 dem Verkehr übergeben.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:58 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Es war bisher schon bekannt[1]), daß zehn Jahre früher, im Jahre 1829, der Plan einer Schienenverbindung zwischen Leipzig und Magdeburg in den Handelskreisen der interessierten Städte eifrig erwogen worden war, und daß die Ausführung des Planes damals an dem Widerspruche der Magdeburger Kaufmannschaft scheiterte, die als eine Folge der Bahn ein Aufblühen des Leipziger auf Kosten des Magdeburger Handels fürchtete. Moltke veröffentlicht nun zum ersten Male die Denkschrift über die Eisenbahn Halle—Leipzig aus dem Jahre 1829 und den Schriftwechsel darüber, der im wesentlichen in Privatbriefen führender Männer der Leipziger, Hallenser und Magdeburger Kaufmannschaft geführt worden ist. Die Quellen des Verfassers sind die der Leipziger Handelskammer gehörenden Akten des Handelsvorstandes zu Leipzig. Als Beitrag zur Entstehungsgeschichte der ersten Eisenbahnen Deutschlands ist der Aufsatz zu begrüßen. *P.*

Schreber, K., Prof. Dr. Die Eisenbahn. Mit 15 Abbildungen. Nr. 3 bis 5 der Naturwissenschaftlich-Technischen Volksbücherei, herausgegeben von Dr. Bastian Schmid. Theod. Thomas Verlag, Leipzig 132 S. Preis 60 Pf.

Das Heft, das sich zur Aufgabe stellt, die technischen Einrichtungen der Eisenbahnen, soweit sie ohne fachliche Vorkenntnisse überhaupt verständlich sind, in volkstümlicher Form darzustellen, führt den Leser in einfacher, klarer Sprache durch das Gebiet des Eisenbahnbaues — unter besonderer Berücksichtigung der wichtigeren Betriebseinrichtungen, wie der Bahnhöfe und Signale — und durch das Gebiet der Eisenbahnfahrzeuge und des Eisenbahnbetriebes. Überall sind nur die wichtigsten Einrichtungen berücksichtigt; diese sind aber unter Verwertung mancher Ergebnisse der Wissenschaft und Erfahrung eingehend genug dargestellt, um dem Laien ein anschauliches und belehrendes Bild von den technischen Voraussetzungen des Eisenbahnbetriebes zu geben. Vorausgeschickt wird diesem Hauptteile der Darstellung ein etwas feuilletonistisch gehaltener, geschichtlicher Abriß über die Entstehung der Eisenbahnen.

Jahrbuch der Deutschen Straßen- und Kleinbahn-Zeitung 1911. Herausgegeben von der Deutschen Straßen- und Kleinbahn-Zeitung. Schriftleitung Dr. Ing. Dietrich. 360 Seiten. Berlin 1911. Gustav Ziemsen.

Das Werk enthält statistische Angaben über die Eisenbahnen, die Straßen- und Kleinbahnen Deutschlands (einschl. Schutzgebiete und Kolo-

---

[1]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1880: A. v. d. Leyen, Die Entstehung der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:58 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

nien), Österreich-Ungarns und der Schweiz, über die Straßen- und Kleinbahnen Rußlands und über die Kraftwagenverbindungen in Deutschland. Außerdem sind zahlreiche lesenswerte Aufsätze und Abhandlungen beigegeben, in denen die technische Anlage von Bahnen, die Konstruktion der Betriebsmittel und andere technische Fragen besprochen sind. Während über die Eisenbahnen nur wenig Angaben (Geschäftsbezirke, Strecken und Längen) gemacht sind, bringt das Werk über die Straßen- und Kleinbahnen mit verhältnismäßig wenigen Ausnahmen für jedes Unternehmen umfassende Angaben, die über die Finanzierung, Verwaltung und Streckenausdehnung, über die Betriebsart und den Betriebszweck, über die bauliche Anlage, die Art und Anzahl der Fahrzeuge, die Betriebsleistungen, Finanzergebnisse und andere, den Fachmann interessierende Fragen Auskunft geben. Soweit sich nach zahlreichen Stichproben beurteilen läßt, sind die Angaben über die Straßen- und Kleinbahnen Deutschlands zuverlässig und mit Sorgfalt zusammengetragen. Sie sind allerdings teilweise nicht so eingehend behandelt, wie in der jährlich erscheinenden Statistik der Kleinbahnen im Deutschen Reich, deren Zahlen auch oft neueren Datums sind. Da das Jahrbuch aber auch Angaben bringt, die in dieser Statistik nicht zu finden sind, und daneben einige außerdeutsche Staaten berücksichtigt hat, kann es immerhin als eine brauchbare Ergänzung der Kleinbahnstatistik angesehen werden. Dieser Umstand und die außerdem beigebrachten Einzelheiten über die Kraftwagenverbindungen in Deutschland und über die Bahnen in den deutschen Schutzgebieten und Kolonien machen das Jahrbuch zu einem wertvollen Nachschlagewerk, das gewiß gute Dienste leisten wird. *Md.*

Zillich, Karl, Königl. Baurat. Statik für Baugewerkschulen und Baugewerksmeister. Dritter Teil. Größere Konstruktionen. 4. und 5. neubearbeitete Auflage. Berlin 1911. Wilh. Ernst & Sohn. 167 S. in 16^0 mit 186 Textabb. Preis gebunden 2 *M*.

Der vorliegende dritte Teil schließt das Werk ab, er zeigt die Anwendung der in den beiden ersten Teilen behandelten Lehren der graphischen Statik und der Festigkeitslehre auf die Baukonstruktionen. Die Darstellung ist, dem Zwecke angepaßt, möglichst einfach und verständlich. Behandelt werden insbesondere die häufiger vorkommenden Fachwerkdächer, die verstärkten Balken und Hängewerke, Gewölbe, Schornsteine, die einfacheren Sätze der Erddrucktheorie und die Berechnung von Stützen und Tragwerken in Eisenbeton. *H.*

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:58 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Bader, Dr. phil. Dr.-Ing. Vortrieb und Ausbolzung von Gebirgstunneln. 73 Seiten Text in gr. 8⁰ mit 40 Textabb. Berlin 1911. Jul. Springer. Preis geheftet 2,40 ℳ.

Der Verfasser gibt zunächst einige, zum Teil wohl aus eigenen geschichtlichen Studien geschöpfte, kurze Angaben zur Geschichte des Tunnelbaues; zwei weitere Abschnitte behandeln dann den eigentlichen Gegenstand, nämlich die einzelnen Tunnelbauarbeiten und die verschiedenen Ausbruchverfahren im Lichte der bei den neueren großen Tunnelbauten gemachten Erfahrungen. Der Verfasser hat sich für seine Aufgabe mit den einschlägigen Veröffentlichungen vertraut gemacht, er vermag auch einiges aus eigenen, auf Studienreisen gesammelten Erfahrungen beizutragen. Etwas kurz behandelt ist der erste Teil, die Gewinnungs- und Förderungsarbeiten und die Anlegung und Bedeutung der Stollen. Der Verfasser hat wohl den zweiten Teil, die Behandlung der Ausbruchverfahren, als seine Hauptaufgabe angesehen, da gerade hier die Änderungen und Verbesserungen vorgeführt werden können, die uns die neueren großen Tunnelbauten in Österreich und der Schweiz gebracht haben. Dieser Teil ist denn auch reichhaltiger und wissenschaftlich gründlicher bearbeitet. Alles in allem kann das Werkchen empfohlen werden. Es bringt auf knappem Raume einen Überblick über den heutigen Stand des Baus von Gebirgstunneln und gibt die nötigen Fingerzeige für ein vertieftes Studium dieser Fragen.

H.

Schönhöfer, Dr. R., Professor an der Technischen Hochschule in Braunschweig. Statische Untersuchung von Bogen- und Wölbtragwerken nach den Grundsätzen der Elastizitätstheorie unter Anwendung des Verfahrens mit konstanten Bogengrößen. 58 Seiten Text in gr. 8⁰ mit 11 Textabbildungen und 2 Tafeln. Zweite Auflage. Berlin 1911. Wilhelm Ernst & Sohn. Preis geh. 2,60 ℳ.

Das Buch behandelt die Berechnung des Bogens mit Kämpfergelenken und des eingespannten Bogens mit Hilfe des Satzes von der Abgeleiteten der Formänderungsarbeit. Das Verfahren bietet also nichts grundsätzlich Neues, aber die Darstellung ist klar und ausführlich und leitet schnell zu praktischem Können an. Bemerkenswert ist bei der Berechnung des eingespannten Bogens die Einführung konstanter „Bogengrößen". Schönhöfer versteht darunter die in den Formeln auftretenden Ausdrücke $\frac{ds}{J}$. Das Verfahren besteht darin, daß die Bogenachse nicht, wie sonst üblich, in gleiche Teile, sondern derart geteilt wird, daß alle Werte $\frac{ds}{J}$ gleich groß

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:58 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

werden. Dadurch wird eine Vereinfachung der Berechnung erreicht. Zwei vollständig durchgeführte Zahlenbeispiele erhöhen den praktischen Wert des Buches. *H.*

Tolkmitt, G. Leitfaden für das Entwerfen und die Berechnung gewölbter Brücken. Dritte Auflage. Neu bearbeitet von A. Laskus, Regierungsrat. 116 Seiten Oktav mit 42 Textabbildungen. Berlin 1912. Wilhelm Ernst & Sohn. Preis geheftet 5 ℳ, gebunden 5,80 ℳ.

Die neue Bearbeitung dieses bekannten und bewährten Buches hat an den Anschauungen Tolkmitts festgehalten, wonach das einfache Stützlinienverfahren in den meisten Fällen für das Entwerfen der gewölbten Brücken ausreicht und die (in dem Buche nicht behandelte) Untersuchung der Formänderungen nur bei großen Brücken und in einzelnen Fällen zum Nachprüfen erforderlich ist. Die mathematischen Entwickelungen sind in der neuen Auflage nochmals sorgfältig durchgesehen, die Beispiele und Zahlentafeln wiederholt nachgerechnet und vervollständigt worden. Die Angaben über die zulässigen Beanspruchungen der Gewölbebaustoffe sind mit Rücksicht auf die neueren Festigkeitsversuche und die amtlichen Bestimmungen völlig umgearbeitet. Besonders hervorzuheben ist der Abschnitt über Brücken aus Stampfbeton und über die Berechnung und Bauart ihrer Gelenke, wobei der Verfasser bewährte praktische Beispiele zugrunde gelegt hat. Erwähnenswert ist, daß der Verfasser die ursprüngliche Ausdrucksweise auch sprachlich verbessert hat, so z. B. indem er die Bezeichnung „mittlere Belastung" an Stelle von Normalbelastung einführte. Das Werk wird sicherlich auch in der neuen Gestalt Nutzen stiften. *Z.*

Vorschriften für das Entwerfen der Brücken mit eisernem Überbau auf den preußischen Staatsbahnen. 13 Seiten Folio mit 8 Abbildungen im Text. Fünfte erweiterte Auflage. Berlin 1912. Wilhelm Ernst & Sohn. Preis geheftet 0,66 ℳ.

Die neue Ausgabe der bekannten Vorschriften ist dadurch bemerkenswert, daß sie den neuen preußischen Lastzug B und die zugehörigen Hilfstafeln bringt. Mit diesem für die Brücken stark beanspruchter Eisenbahnlinien bestimmten Zuge sind die Treibradachsgewichte auf 20 t, die übrigen Achsgewichte auf 15 t erhöht. Das bedeutet eine Steigerung der Rechnungslasten um 20 %. Hiermit dürfte für jede in absehbarer Zeit zu erwartende Erhöhung der Betriebslasten vorgesorgt sein. *Z.*

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:59 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

von Emperger, F. Dr.-Ing., k. k. Oberbaurat. Eine neue Verwendung des Gußeisens bei Säulen und Bogenbrücken. 15 Seiten gr. 4⁰ mit 45 Textabbildungen und einer Tafel. Berlin 1911. Wilhelm Ernst & Sohn. Preis geheftet 2,50 ℳ.

Der Verfasser beschreibt in dieser Abhandlung eine von ihm erfundene neue Stützenanordnung, die aus mit Beton umkleideten und mit Draht umschnürten Gußeisensäulen besteht. Versuche und Berechnungen sollen erweisen, daß die Tragfähigkeit und Sicherheit der gußeisernen Säulen durch eine solche Ummantelung bedeutend erhöht wird, und daß sich damit wirtschaftliche Vorteile erreichen lassen. Wegen der Einzelheiten müssen wir die Leser auf die Schrift verweisen. *n.*

Kommerell, Otto, Kaiserl. Baurat im Reichsamt für die Verwaltung der Reichseisenbahnen. Tafeln für Eisenbahnbrücken aus einbetoniertem Walzeisen. 27 Seiten Folio mit 8 Textabbildungen. Berlin 1911. Wilhelm Ernst & Sohn. Preis geheftet 2,40 ℳ.

Bei der Abfassung dieses rein praktischen Zwecken dienenden Tafelwerkes hat sich der Verfasser bemüht, die Anordnungen so zu wählen, daß nicht mehr Eisen verwendet wird, als nach der statischen Berechnung erforderlich ist, und daß aus den Zahlenübersichten möglichst leicht festgestellt werden kann, welche Bauweise in einem bestimmten Falle im Vergleich mit anderen die wirtschaftlichste ist. Im übrigen sind die Tafeln in allen Einzelheiten so aufgestellt, daß die Entwürfe danach ohne weiteres von Zeichnern bearbeitet werden können. Auch können ihnen alle Angaben für die Kostenanschläge sowie für die Ausführung unmittelbar entnommen werden. Sie werden daher namentlich bei der Aufstellung allgemeiner Entwürfe für Bahnlinien wertvolle Dienste leisten. Ihre Anwendung ist bei den Reichseisenbahnen amtlich genehmigt und auch den preußischen Eisenbahndirektionen durch Ministerialerlaß empfohlen. *n.*

Gesteschi, Th., Dipl.-Ing. Die Brücke der Wiedergeburt über den Tiber in Rom. Erweiterter Sonderabdruck aus der Zeitschrift „Beton und Eisen“ 1911. 27 Seiten Text in gr. 8 ⁰ mit 17 Textabbildungen und 1 Tafel. Berlin 1912. Wilhelm Ernst & Sohn. Preis geheftet 2,40 ℳ.

Der vorliegende Sonderdruck bringt ausführlichere Mitteilungen über ein Bauwerk, das durch seine Maße, durch die Eigenart der Ausbildung

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:59 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

und durch die Kühnheit der Ausführung die Aufmerksamkeit weiter Kreise auf sich gelenkt hat. Diese im Jahre 1910 erbaute Tiberbrücke ist mit ihrem Eisenbetonbogen von 100 m Spannweite zurzeit die weitestgespannte Steinbrücke der Erde. Der Gewölbekörper besteht aus einer dünnen Gewölbeplatte und schmalen Versteifungswänden, ebenso sind die Widerlager in dünne Längs- und Querwände aufgelöst. Die besondere Kühnheit der Ausführung liegt aber darin, daß dieser weitgespannte, flache Bogen sich auf einen Baugrund aufsetzt, der erst künstlich durch Verdichtung des Bodens tragfähig gemacht werden mußte. Die Bauausführung bietet soviel Bemerkenswertes, daß die Behandlung des Bauwerkes in einem besonderen Buche wohl gerechtfertigt ist. *H.*

Nimführ, Dr. Raimund. Leitfaden der Luftschiffahrt und Flugtechnik. Zweite vermehrte und verbesserte Auflage. 34 Bogen gr. 8° mit 338 Abbildungen im Text. Wien und Leipzig. 1910. A. Hartlebens Verlag. Geb. 13,50 ℳ.

Das Werk verfolgt den Zweck, das Verständnis und das Interesse für die verschiedenen Zweige der Luftfahrt zu fördern und die ausübenden Luftfahrer mit den maßgebenden Gesetzen vertraut zu machen. Es zerfällt in eine Einleitung und vier größere Abschnitte. Die erstere behandelt die physikalischen Eigenschaften der Luft, die Strömungsgesetze des Luftraumes, den Tierflug, die allgemeine Aufgabe der Ortsveränderung von Körpern in Wasser und Luft, die Hauptformen von Vorrichtungen zur Fortbewegung durch die Luft. Der erste Teil beschäftigt sich mit dem Schwimmflug und erörtert die Gesetze des Auftriebes und der Bewegung von Freiballonen und Luftschiffen. Der zweite Teil ist dem Fliegen gewidmet und verbreitet sich über Gleitflieger, Schraubenflieger, Drachenflieger. Der dritte Teil erörtert die theoretische Flugtechnik, der vierte den Bau und die Handhabung der Ballone, Luftschiffe und Flugzeuge. Ein sieben Seiten umfassendes Namen- und Sachverzeichnis erleichtert das Zurechtfinden in dem sehr umfangreichen Stoffe. Das Werk kann im allgemeinen als eine sehr eingehende, lehrreiche Darstellung des vielseitigen Gegenstandes bezeichnet werden, von der auch deutsche Leser mit Nutzen Gebrauch machen werden, obgleich die Sprache vielfach unseren Gewohnheiten nicht zusagt. Eine große Zahl der vom Verfasser regelmäßig angewendeten Fremdwörter erscheint uns teils gesucht, teils veraltet. In manchen Fällen finden sich sogar Bezeichnungen, die zu Mißverständnissen führen können. So z. B. der Ausdruck Festigkeitskoeffizient für Festigkeit oder Tragfähigkeit. Es dürfte sich empfehlen, das Werk bei der nächsten Auflage in dieser Hinsicht noch einmal zu überarbeiten und dabei zugleich einige irrtümlich verbliebene

Generated on 2019-07-31 14:59 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Stellen der früheren Auflage zu beseitigen; so z. B. die, in denen auf einen nicht mehr vorhandenen theoretischen Schlußabschnitt verwiesen wird. Als Fachausdrücke sind wohl nur noch die vom Deutschen Luftfahrerverband festgesetzten, in Deutschland auch von den Behörden angenommenen amtlichen Bezeichnungen berechtigt. *n.*

Sarrazin, Otto, Dr. Ing., Dr. phil., Geheimer Oberbaurat, vortr. Rat im Ministerium der öffentlichen Arbeiten. Verdeutschungs-Wörterbuch. 4. vermehrte Auflage. XVII und 323 S. 8°. Berlin 1912. Wilhelm Ernst & Sohn. Preis geh. 5 ℳ, geb. 6 ℳ.

Das Verdeutschungswörterbuch des verdienten Vorsitzenden des Allgemeinen Deutschen Sprachvereins hat, wie kaum ein anderes Werk ähnlichen Inhalts, dazu beigetragen, daß zunächst in der Amtssprache überflüssige Fremdwörter mehr und mehr vermieden worden sind. Sein Einfluß würde voll zur Erscheinung kommen, wenn man einmal eine Anzahl Schriftstücke derselben Behörden aus den Jahren vor 1886 (im Jahre 1886 erschien die erste Auflage des Wörterbuchs) mit solchen der neuesten Zeit vergleichen würde. Die Verwaltung der öffentlichen Arbeiten, der der Verfasser angehört, ist hier mit gutem Beispiel vorangegangen; fast alle Verwaltungen und Behörden des Deutschen Reiches und der deutschen Bundesstaaten sind allmählich dem Beispiel gefolgt und die deutsche Tages- und Fachpresse haben — mit wenigen Ausnahmen — nicht zurückbleiben können. Daß gleichwohl auf diesem Gebiete noch viel geschehen kann und geschehen muß, zeigt fast jede Nummer der Zeitschrift des Deutschen Sprachvereins, haben gerade in den letzten Wochen wieder die Verhandlungen der Parlamente ergeben. Es braucht da nur auf die, wie es scheint, unausrottbaren französischen, englischen usw. Inschriften auf den Schildern und in den Auslagen unserer Geschäfte verwiesen zu werden. — Wenn also auch unleugbar große Fortschritte auf diesem Gebiete gemacht sind, so bleibt doch noch mancherlei zu tun übrig. Und da ist es höchst erfreulich, daß das Verdeutschungswörterbuch von Zeit zu Zeit in neuer Auflage erscheint und allen, die es angeht, gezeigt wird, welch vortreffliches Hilfsmittel sie in diesem knapp und klar geschriebenen Werke besitzen, das jedermann auf seinem Schreibtisch einen Platz einräumen müßte.

Die neue, vierte Auflage ist durch eine Anzahl weiterer Fremdwörter-Verdeutschungen und insbesondere auch dadurch bereichert worden, daß die Fachausdrücke für Luftschiffahrt und Flugwesen aufgenommen sind.

Möge der vierten bald die fünfte Auflage folgen. *A. v. d. L.*

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:02 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Warneyers Jahrbuch der Entscheidungen.

Bei Besprechung von Warneyers Jahrbuch der Entscheidungen auf S. 797 dieses Jahrgangs war hervorgehoben, daß die bemerkenswerte Entscheidung des Reichsgerichts zu § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes, betr. die Haftung der Eisenbahn für die Verschlimmerung nervöser Störungen infolge der Aufregungen des Prozesses, nicht berücksichtigt sei. Der Herausgeber teilt hierzu mit, daß ein Auszug aus dem Erkenntnis zwar nicht bei § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes, aber bei § 823 B. G. B. abgedruckt ist. Es erscheint zur Erleichterung des Gebrauchs der Sammlung empfehlenswert, bei der zunächst in Betracht kommenden Gesetzesstelle einen Hinweis einzufügen, falls aus besonderen Gründen ein Erkenntnis nicht bei dem Paragraphen eingereiht wird, zu dem es ergangen ist.

Wolff.

ÜBERSICHT

der

neuesten Hauptwerke über Eisenbahnwesen und aus verwandten Gebieten.

Adreßbuch der Baubehörden und der staatl. Baubeamten Deutschlands. 1. Jahrgang 1912. Leipzig.

Arnstein, Dr. Karl. Assistent an der K. K. Deutschen Technischen Hochschule in Prag. Einflußlinien statisch unbestimmter elastisch gelagerter Tragwerke in allgemeiner, auch für veränderlichen Querschnitt geltender Behandlung. Berlin 1912.

Dröll, Dr. phil. H. Sechzig Jahre hessischer Eisenbahnpolitik 1836—1896. Leipzig 1912.

Fritsch, K. Wirkl. Geh. Oberregierungsrat und Dirigent im Reichsamt für die Verwaltung der Reichseisenbahnen. Handbuch der Eisenbahngesetzgebung in Preußen und dem Deutschen Reich. 2. Auflage. Berlin 1912.

Jahrbuch für den Internationalen Rechtsverkehr (J. B. I. R.) 1912/13. Herausgegeben von Dr. jur. Ludwig Wertheimer, Rechtsanwalt. München 1912.

Kautny, Theo., Ing. Handbuch der autogenen Metallbearbeitung. 2. Auflage. Halle a. S. 1912.

Otto, Kurt, Dipl.-Ing. Abriß des Eisenbrückenbaues . Leipzig.

Sammlung von Normalien und Konstitutivurkunden auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens, Jahr 1911. Herausgegeben vom k. k. Eisenbahnministerium. Wien 1912.

Straßner, A., Ingenieur. Beiträge zur Theorie kontinuierlicher Eisenbeton-Konstruktionen. Berlin 1912.

Generated on 2019-07-31 14:59 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Zeitschriften.

Bulletin des internationalen Eisenbahn-Kongreß-Verbandes. Brüssel.

Band 26. Nr. 5. Mai 1912.

Betrieb auf den Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung. — Regelung des Laufes der Güterzüge beim Befahren stark geneigter Strecken. — Die Schiffswasserrohrkessel und ihre Anwendung bei Lokomotiven. — Schräg aufwärts gerichtete Freisignale in Großbritannien. — Die Revision der Signalordnung und der ministeriellen Vorschriften für die Sicherheit des Betriebes auf den französischen Eisenbahnen.

Nr. 6. Juni 1912.

Die Bedeutung und Anordnung von Eisenbahnsignalen. — Vierter Jahresbericht des Blocksignal- und Zugsicherungsamtes an das amerikanische Bundesverkehrsamt.

Les Chemins de fer d'intérêt local et les Tramways. Paris.

3. Jahrgang. Nr. 29. Vom 31. Mai 1912.

La formule d'exploitation. — L'éclairage des voitures de chemins de fer d'intérêt local. — La traction électrique dans l'Yonne. — Le chemin de fer électrique à voie d'un mètre de Martigny au Chatelard. — Le service des mécaniciens et chauffeurs sur les chemins de fer d'intérêt local. — Les retraites ouvrières des chemins de fer d'intérêt local et des tramways devant les conseils généraux de France. — Nouveaux marteaux-pilons a air comprimé.

The Commercial and Financial Chronicle. New York.

Band 94. Nr. 2440. Vom 30. März 1912.

Favoring state traffic to the detriment of inter-state.

Nr. 2442. Vom 13. April 1912.

The American transportation question.

Nr. 2444. Vom 27. April 1912.

Aspects of the Railway engineers' disputes.

Nr. 2445. Vom 4. Mai 1912.

South America's increasing transportation facilities.

Nr. 2446. Vom 11. Mai 1912.

Consideration for the welfare of the Railroads.

Deutsche Bauzeitung. Berlin.

46. Jahrgang. Nr. 38 u. 42. Vom 11. und 25. Mai 1912.

Querbahnsteighalle in Eisenbeton für den Hauptbahnhof in Leipzig.

Nr. 42 u. 45. Vom 25. Mai und 5. Juni 1912.

Vom Bau der beiden neuen Rheinbrücken in Cöln.

Nr. 46. Vom 8. Juni 1912.

Vor 25 Jahren. Zur Geschichte der Berliner Nord-Süd-Untergrundbahn.

Deutsche Eisenbahnbeamten-Zeitung. Stuttgart.

15. Jahrgang. Nr. 18 bis 24. Vom 2. Mai bis 13. Juni 1912.

(18:) Die Ausbildung der mittleren nichttechnischen Eisenbahnbeamten. — (19:) Die Dienst- und Ruhezeit des deutschen Eisenbahn-

Generated on 2019-07-31 14:59 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

personals. — (24:) Wohnungsgeldzuschüsse in Sachsen. — Der Eisenbahnetat im sächsischen Landtage. — Das Spezialbudget der Verkehrsanstalten für 1912 und 1913 in der II. Kammer der badischen Landstände.

Deutsches Eisenbahnwesen. Berlin.

3. Jahrgang. Nr. 5. Mai 1912.

Der Wagenmangel. — Europäischer Personen- und Gepäckwagen-Durchgangs-Verkehr. — Die Beleuchtung von Eisenbahnfahrzeugen mit Azetylen nach System Piutti. — Getreide-Transport auf den rumänischen Staatsbahnen.

Deutsche Straßen- und Kleinbahn-Zeitung. Berlin.

25. Jahrgang. Nr. 17 bis 24. Vom 27. April bis 15. Juni 1912.

(17:) Feuerlose Lokomotiven. — (18:) Die neue Berliner Hoch- und Untergrundbahn „Gesundbrunnen-Neukölln". — (20, 22, 23:) Schmidtsche Heißdampflokomotiven im Auslande. — (20:) Elektrischer Betrieb auf der Berliner Stadtbahn. — (21:) Die Entwicklung der dem öffentlichen Verkehr dienenden Bahnen Preußens. — Staatliche oder private Überlandzentralen. — (22, 23, 24:) Das europäische Eisenbahnwesen im Jahre 1911. — (24:) Der Ausbau der Berliner Hochbahn. — Elektrische Grubenlokomotiven.

Deutsche Wirtschaftszeitung. Berlin.

8. Jahrgang. Nr. 12. Vom 15. Juni 1912.

Die Anlagekosten der Bahnen der Vereinigten Staaten von Amerika.

Dinglers Polytechnisches Journal. Berlin.

93. Jahrgang. Band 327. Heft 18, 19 und 20. Vom 4., 11. u. 18. Mai 1912.

Ausländische Lokomotiven auf der Ausstellung in Turin 1911.

Heft 21. Vom 25. Mai 1912.

Eine Drahtseilbahnanlage von ungewöhnlichen Abmessungen.

Heft 24. Vom 15. Juni 1912.

Elektrische Zugförderung.

Dorns Volkswirtschaftliche Wochenschrift. Wien.

29. Jahrgang. Nr. 1478. Vom 26. April 1912.

Die Prioritätsstempelfrage und die Staatsbahngesellschaft.

Nr. 1479. Vom 3. Mai 1912.

Die Bilanz der Südbahn.

The Economist. London.

Band 74. Nr. 3583. Vom 27. April 1912.

South African Railways.

Nr. 3589. Vom 8. Juni 1912.

The Transandine Railways.

L'Economiste français. Paris.

40. Jahrgang. Nr. 17 bis 18. Vom 27. April bis 4. Mai 1912.

(17:) Les chemins de fer des États-Unis en 1911 et au début de 1912. — (18:) Les chemins de fer des États-Unis: les résultats financiers et économiques.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:59 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Das Eisenbahnblatt. (Järnbanebladet.) Stockholm.

1912. Nr. 4—10.

(Nr. 4:) Växel- och signalsäkerhetsanläggning för å enkelspårig bana belägen lastplats utan ständig bevakning. — Hufvuddragen af det i Tyskland tillämpade kontrollsystemet å vagnpengars uttagande. — Järnväg Sveg-Hede. — Inköp af lokomotiv för statens järnvägar. — (Nr. 6—8:) Om vagnars framförande och dragkraftens utnyttjande i godsvagnförande tåg vid vissa utländska järnvägar. — (Nr. 6:) Om boställshus vid Sveriges statsbanor. — Jungfraubanan. — Järnvägsprojekt i Palestina. — Egyptiska banor. — Järnvägsbyggnader på Filippinerna. — Skyddsåtgärder mot jordbäfningar vid byggandet af bostäder åt banarbetare i Italien. — Siamesiska sydbanan. — (Nr. 8:) Sverige. Sommartidtabellen a Sveriges statsbanor. — Tvärbana mellan norra stambanan och den s. k. inlandsbanan. — Vagnar för profbelastning af järnvägsbroar. — Definitiv plan och arbetsplan för statsbanan Veittijärvi—Karungi—Matarengi. — Elektrifiering af Berlins lokal- och förstadsbanor. — Elektrifiering af badiska banor. — (Nr. 9:) Sverige. Förstärkning af äldre järnvägsbroar vid Statens järnvägar. — Vinstandelssystem vid Santa Fé-banan. — (Nr. 10:) Järnvägarna i krig. — Utbildning af lokomotivpersonalen vid statens järnvagar.

Eisenbahn und Industrie. Wien.

8. Jahrgang. Heft 4. April 1912.

Der Waggonnotstand und die österr. Fahrbetriebsmittel-Publikationen. — Neuer Eisenbahnwagen-Drehkran. — Die Wehen unseres Staatsbahnsystems. — Österreichische Eisenbahnstatistik für das Jahr 1910.

Heft 5. Mai 1912.

Zur Befestigung der Gegenkurbel an Lokomotivachsen. — Osmanische Eisenbahnen und der türkische Staatsschatz. — Neue Bahnbauten in Palästina.

Electric Railway Journal. New York.

Band 39. Nr. 18. Vom 4. Mai 1912.

Proposed electrification of the Berlin Stadtbahn. — Parking a city street for Railway tracks. — One year's operation on the Dessau—Bitterfeld line.

Elektrische Kraftbetriebe und Bahnen. Berlin—München.

10. Jahrgang. Heft 12. Vom 24. April 1912.

Anlaufverhältnisse der Einphasen-Kommutatormotoren mit Reihenschlußcharakteristik (Bahnmotoren).

Heft 13. Vom 4. Mai 1912.

2-B-1-Bergmann-Lokomotive für Dessau—Bitterfeld.

Heft 14. Vom 14. Mai 1912.

Die Fahrpreise der Stadtschnellbahnen in den europäischen und amerikanischen Großstädten.

Elektrotechnik und Maschinenbau. Wien.

30. Jahrgang. Heft 21. Vom 26. Mai 1912.

Einführung und Entwicklung der elektrischen Zugbeleuchtung bei der ehemaligen Kaiser-Ferdinands-Nordbahn.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 14:59 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Elektrotechnische Rundschau. Potsdam.

29. Jahrgang. Heft 19. Vom 8. Mai 1912.

Eine neue Methode der Isolationsprüfung für das Oberleitungsnetz elektrischer Bahnen.

Elektrotechnische Zeitschrift. Berlin.

33. Jahrgang. Heft 24. Vom 13. Juni 1912.

(u. 25:) Bau- und Betriebsanlagen der Hamburger Hochbahn.

Heft 25. Vom 20. Juni 1912.

Die „Gleislose Bahn" der Gemeinde Berlin-Steglitz.

Engineering. London.

Band 93. Nr. 2417 bis 2421. Vom 26. April bis 24. Mai 1912.

(2417:) The London, Brighton and South Coast Railway electrification. — The Railways of Australia. — (2418:) Four-coupled (4-4-2 type) tank locomotive: North British Railway. — (2421:) High-capacity Railway wagons.

Engineering News. New York.

Band 67. Nr. 16 bis 22. Vom 18. April bis 30. Mai 1912.

(16:) Relation of heavy Mallet locomotives to bridge stresses. — (18:) The Hudson Bay Railway project and the „Titanic" disaster. — A new Railway route from Chicago and St. Louis to New Orleans. — (19:) Arthur's pass tunnel: New Zealand. — (20:) The status of block signaling on American Railways. — The Diesel locomotive: reasons for the slow adoption of Diesel engines in the United States. — (22:) Viaduct approach of cellular type. — New York City subway planning.

Le Génie Civil. Paris.

Band 61. Nr. 1 u. 2. Vom 4. u. 11. Mai 1912.

Le chemin de fer électrique de Villefranche à Bourg-Madame (Pyrénées-Orientales).

Nr. 3. Vom 18. Mai 1912.

Les chemins de fer du Brésil.

Nr. 5. Vom 1. Juni 1912.

(u. 6:) Le canal de Panama. — (5:) Le projet d'électrification des lignes de ceinture et de banlieue de Berlin.

Nr. 6. Vom 8. Juni 1912.

Le chemin de fer électrique de la Bernina. — Tracteur à quatre roues motrices et directrices, systéme Panhard.

Génie Civil Ottoman. Konstantinopel.

2. Jahrgang. Nr. 8. April 1912.

Du Bosphore au Golfe Persique. — Le chemin de fer Lenz.

Giornale del Genio Civile. Rom.

50. Jahrgang. Februar 1912.

La trivellazioni per la grande galleria dell' Appennino della direttissima Bologna—Firenze. — I primi risultati dell' esercizio a trazione elettrica sulla ferrovia dei Giovi. — La revisione del codice dei segnali e delle prescrizioni ministeriali relative alla sicurezza dell' esercizio ferroviario in Francia.

Generated on 2019-07-31 14:59 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

März 1912.

Soluzione grafica dei problemi di trazione elettrica. — La trazione monofase.

Glasers Annalen für Gewerbe und Bauwesen. Berlin.

Band 70. Heft 9. Vom 1. Mai 1912.

(u. 11, 12:) Die Schwellentränkanstalt Zernsdorf. — (9:) Abziehbare Achsbüchse für Eisenbahnwagen.

Heft 9, 10, 12. Vom 1., 15. Mai u. 15. Juni 1912.

Die Entwicklung des Lokomotivparkes bei den preußisch-hessischen Staatseisenbahnen.

Heft 10. Vom 15. Mai 1912.

Die Herstellung und Untersuchung der im Eisenbahnbetriebe verwendeten Petroleumprodukte. — Speisewasser-Reiniger an Lokomotiven.

Heft 11. Vom 1. Juni 1912.

Eine neue Transportmaschine zur Bewegung von Erdmassen. — (u. 12:) Das Schlingern der Schienenfahrzeuge.

Das Handelsmuseum. Wien.

Band 27. Nr. 21. Vom 23. Mai 1912.

Das französische Projekt einer transafrikanischen Eisenbahn.

Nr. 23. Vom 6. Juni 1912.

Der Ausbau des serbischen Eisenbahnnetzes.

L'Industrie des Tramways et Chemins de fer. Paris.

6. Jahrgang. Nr. 3. März 1912.

Désignation des agents supérieurs des compagnies de chemins de fer. — L'association des actionnaires et obligataires des chemins de fer français.

L'Ingegneria ferroviaria. Rom.

9. Jahrgang. Nr. 8. Vom 30. April 1912.

La ferrovia a trazione elettrica Villefranche-Bourg Madame (Francia). — La trazione elettrotermica con automotrici petroleo-elettriche del sistema Pieper ed il ricupero di energia.

Nr. 9. Vom 15. Mai 1912.

(u. 10:) La ferrovia Adriatico-Songritana ed il piano regolatore del porto di Ortona. — Spropositi sulle elettrificazioni italiane.

Nr. 10. Vom 31. Mai 1912.

La ferrovia elettrica Civita Castellana—Viterbo. — Le ferrovie del mondo 1840 al 1910.

De Ingenieur. 's-Gravenhage.

27. Jahrgang. Nr. 21. Vom 25. Mai 1912.

Eenige mededeelingen over den aanleg von Staatsspoorwegen in Ned. Oost-Indië en over het spoorwegplan in Zuid-Sumatra.

The Journal of Political Economy. Chicago.

Band 20. Nr. 5. Mai 1912.

Railway discrimination. — Judicial review of public regulation.

Generated on 2019-07-31 14:59 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Journal of the Western Society of Engineers. Chicago.

Band 17. Nr. 3. März 1912.

The Celilo bridge. — Types of shallow floors for Railroad bridges.

Die Lokomotive. Wien.

9. Jahrgang. Heft 5. Mai 1912.

Neuere südamerikanische Lokomotiven. — C 1 kombinierte Zahnrad-Tenderlokomotive, System Apt, Gattung T 26 der preuß.-hess. Staatsbahnen. – Hohe Reisegeschwindigkeiten der deutschen Schnellzüge. 1 C 1-Tenderlokomotive für die Nipponbahn in Japan. — 1-D Heißdampfgüterzuglokomotive der Norsk-Hoved-Jernbane in Norwegen mit Rauchröhrenüberhitzer Patent Schmidt.

Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens in technischer Beziehung. Wiesbaden.

Band 49. Heft 10. Vom 15. Mai 1912.

Die vermessungstechnischen Grundlagen der Eisenbahnvorarbeiten in Deutschland und Österreich. — Rauchabführung und Lüftung der Lokomotivschuppen. — Krananlage einer Eisenbahnwerkstätte. Speisewasserreiniger an Lokomotiven der ungarischen Staatsbahnen. — Über die Neigung der Laschenanlageflächen von Eisenbahnschienen.

Heft 12. Vom 15. Juni 1912.

Verbrauchsmengen und Buchungsverfahren für Heiz- und Schmierstoffe bei amerikanischen Bahnen. — Vorkehrung zur Entseuchung von Güterwagen. — Lokomotivbekohlung.

Österreichische Eisenbahn-Zeitung. Wien.

35. Jahrgang. Nr. 16 bis 19. Vom 1. Mai bis 15. Juni 1912.

(16:) Bahnhofsrestauration und Gewerbeordnung. — (47:) Beiträge zur Reorganisation der österreichischen Staatsbahnen. — (18:) Hamburgs neue Schnellbahn. — Das Projekt einer Bergbahn auf die Villacher Alpe (Dobratsch) 2 167 m. — (19:) Juristen im Staats- und insbesondere im Staatsbahndienste. — Österreichische Eisenbahnstatistik für das Jahr 1911.

Österreichische Zeitschrift für Eisenbahnrecht. Wien.

2. Jahrgang. Band 2. Heft 2.

Die Haftung der Schlafwagenunternehmungen nach österreichischem und deutschem Rechte. — Übersicht über das preußische Eisenbahnverwaltungsrecht des Jahres 1911. — Zur Entwicklung der Altersversicherung bei den österreichischen Eisenbahnen. — Begriff der Dienstunfähigkeit.

Österreichisch-ungarisches Eisenbahnblatt. Wien.

17. Jahrgang. Nr. 17 bis 23. Vom 25. April bis 6. Juni 1912.

(17:) Die italienischen Staatsbahnen im Jahre 1910/11. — (19:) Die neuen bosnischen Bahnen. — (18—20:) Rillenschienenstoß Ibeco und Arbeitsmaschinen für dessen Einbau. — (20:) Dalmatiner Bahnverbindung und Kaschau-Oderberger Bahn. — Zur Einrichtung der elektrischen Zugförderung auf den Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen. — (21:) Zur Kündigung der Verbandsgütertarife in

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:00 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Rumänien. — (22:) Die Fahrbetriebsmittel der österreichischen Eisenbahnen. — Die elektrische Einrichtung der Wendelsteinbahn. — (23:) Die finanzielle Sicherstellung der Lokalbahnen.

Proceedings of the American institute of electrical engineers. New York.

Band 31. Nr. 5. Mai 1912.

Studies of protection and protective apparatus for electric Railways. Some impressions of the electric traction situation in Europe. — Freight train tests on an electric interurban Railway.

Railway Age Gazette. New York.

Band 52. Nr. 16. Vom 19. April 1912.

The quality of air brake hose. — What is the matter with the Railways? — Rail failures due to eccentric loading. — The cost of workmen's compensation to the Railways. — Handling the traffic at the Delhi Durbar. — The section foreman problem. — Fighting snow in Kansas. — Waterproofing engineering structures. — The manufacture of cross-ties for preservative treatment. — (u. 17, 18, 19:) Defective box cars and damaged freight.

Nr. 17. Vom 26. April 1912.

Three decades of Railway receiverships. — The development and use of rails. — Opportunity in the Railway business. — The Hudson Bay route: a new outlet for Canadian wheat. — New Northern Central station at Baltimore.

Nr. 18. Vom 3. Mai 1912.

Grade separation at grand crossing. — Decision in tap line cases. — The interest of employees in efficiency of operation. — Automatic signals on the Toronto, Hamilton and Buffalo. — Largest non-articulated locomotive. — Study of a broken rail on the New Haven.

Nr. 19. Vom 10. Mai 1912.

Rails broken by flat wheels. — The Railway labor situation. — The Florida East Coast extension. — Block signal mileage, january 1. — Governement Railway operation in France. — Increased inspection at rail mills.

Nr. 20. Vom 17. Mai 1912.

The legal status of joint terminals. — The Commerce Court question. — New locomotive terminal at Carbondale. — Annual meeting of the air brake association. — The inter-railway institute of technological investigation. — American Railway association. — Organization of extra gangs. — Standard practice cards on the Erie. — Actual economy in Railway maintenance. — Efficiency in track maintenance. — Locomotive boiler corrosion and treated water.

Nr. 21. Vom 24. Mai 1912.

The newspapers and the Railways. — Bascule bridges over Buffalo ship canal. — Master boiler makers' association. — The best and most economical methods of handling a station. — Manual block system on single track.

Generated on 2019-07-31 15:00 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Nr. 22. Vom 31. Mai 1912.
Prepared fuel and large grates. — Harriman lines Spokane-Ayer cut-off. — International Railway fuel association. — Train accidents in April. — Results of operation of the French State Railways, 1909 to 1911.

The Railway Engineer. London.
Band 33. Nr. 388. Mai 1912.
Fog-signalling and train control; continental practice. — The manufacture of points and crossings. — Modern methods of steam production. — Locomotive speed indicators and recorders. – (u. 389:) Carriage and wagon works, Dukinfield; Great Central Railway. — Kitchens and pantries of dining cars.
Nr. 389. Juni 1912.
Reversion to compound engines in Prussia. — The Boston sleeper depot, Gt. Northern R. — The Brown-Mackenzie cab signalling system. — Design for sleeper yard. — The future of main line traction. — Colonel Yorke on Belgian light Railways. — Oil-burning locomotives.

Railway Gazette. London.
Band 16. Nr. 17. Vom 26. April 1912.
Australian Railway affairs. — Private car for Great Indian Peninsula Railway. — Tank locomotive for the County Donegal Railways joint committee. — Standard in voice forms. — British Railway enterprise in Argentina.
Nr. 18. Vom 3. Mai 1912.
High speed and accidents. — The Railways of Greece. — 4-ft. 3-in. eight-coupled side tank shunting engine, L. and N. W. R.
Nr. 19. Vom 10. Mai 1912.
Automatic centre couplings for goods stock on Indian Railways. — South American Railway notes. — Studies in Railway economics. — Scientific development of the Pennsylvania Railroad. — The agricultural Railways of Egypt.
Nr. 20. Vom 17. Mai 1912.
Indian Railway finance. — Argentina and its Railways. — The development and use of rails. — New Pullman buffet car. — (u. 21:) Indian Railways.
Nr. 21. Vom 24. Mai 1912.
Australian Railways. — Railway nationalisation. — British Railways: their accounts and statistics. — What Railway nationalisation would mean in England. — The Board of Trade and light Railways.
Nr. 22. Vom 31. Mai 1912.
An Indian view of Indian Railway finance. — Government Railway operation in France. — Port of London authority. — The nationalisation of Railways.
Nr. 23. Vom 7. Juni 1912.
(u. 24:) Indian Railway affairs. — (23:) South and Central American Railway notes. — Australian Railway affairs. — The new Grand

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:02 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Trunk Pacific station at Winnipeg. — New vestibuled corridor carriages-South African Railways. — „Baltic" type locomotives, Northern Railway of France. — The Railways of Greece. — The nationalisation of Railways. — The American transportation question.

Nr. 24. Vom 14. Juni 1912.
London docks and their rail connections. — The Euston and Watford widening. — Tonnage rating of locomotives on the Burlington. — Board of Trade Railway accident report.

The Railway News. London.

Band 98. Nr. 2519 bis 2527. Vom 13. April bis 8. Juni 1912.
(2519 bis 2522:) The government Railways bill 1912. — The wilful misdescription of goods traffic. — London and North-Western Railway new corridor lavatory third class. — Railway signalling. — Light Railways. — (2520, 2521:) Coal strike losses to date. — The nationalisation of Railways. — (2521:) The electrification problem: some new developments. — (2522:) Ten years' British Railway statistics. — Argentine Transandine Railway. — Railway companies and co-partnership. — (2523, 2524, 2527:) Railway trade union „programmes". — (2523:) Co-partnership and nationalisation. — Immingham dock: opening for traffic. — (2524:) Indian Railway finance. — The „wilful misconduct" clause. — Intermittency in transport. — (2525:) Home Railway dividend prospects. — Railway nationalisation: deputation to prime minister. — Australian Railways: their growth and outlook. — (2526:) A new conveyor. — Railway power station at Bahia Blanca. — (u. 2527:) Port of London strike. — (2527:) Proposed Harbour & Docks at Vancouver. — Light Railways. — Ventilation of Tube Railways. — Co-partnership and industrial unrest.

Railway World. Philadelphia—New York.

Band 56. Nr. 16 bis 22. Vom 19. April bis 31. Mai 1912.
(16:) The interest of Railway employes in greater efficiency of operation. — The effect of regulation upon Railway credit. — The importance of the local agent. — Railway developments in Europe. — — (17:) The results of one year's electrical locomotive terminal operations on the Pennsylvania. — Result of the government's investigation of the Chicago, Milwaukee and St. Paul accident at Odessa, Minnesota. — Fascinating facts from „progress and prosperity". — (18:) Statistical results of Railway operations in 1911. — Freight handling and shipping at Hamburg. — Oil fired articulated Mallet locomotives. — Electric locomotives in freight and switching service. — (19:) The desirable station agent and station employe. — The new car shops of the Hocking Valley Railroad Company. — The alcohol heater refrigerator car. — (20:) Martin A. Knapp on industrial developments. — Proposal to abolish Commerce Court. — Railways and nationalisation in the United States. — Railway developments in Europe. — (21:) The effect of regulation in Texas. — Results of the investigation of the San Antonio locomotive accident. — Fuel

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:02 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

as a factor in locomotive capacity. — Automatic brake slack adjusters for steam and electric cars. — (22:) Railways and legislation. — Inspection of fuel from the standpoint of the consumer. — The employment policy of the Pennsylvania. — Accident investigations on the Southern Pacific. — Dispatching trains by telephone. — Mallet articulated locomotive for hump yard service.

Revue économique internationale. Paris—Brüssel.

9. Jahrgang. Band 2. Nr. 1. 15.—20. April 1912.

Le chemin de fer de Bagdad. — La concurrence internationale et les tarifs de chemins de fer. — L'évolution des instruments de transport par voie de fer.

Revue générale des chemins de fer et des tramways. Paris.

35. Jahrgang. 1. Halbjahr. Nr. 5. Mai 1912.

Quelques réflexions sur l'emploi de l'énergie électrique pour la mise en action des engins mécanique dans les gares, les dépôts, les ateliers, etc. — Note sur l'entretion des tiroirs cylindriques des locomotives de la compagnie de l'Est.

Nr. 6. Juni 1912.

Essais des locomotives Pacific compound à surchauffe de la compagnie d'Orléans. — Les chemins de fer du Brésil. — Voies ferrées.

Rivista delle Comunicazioni. Rom.

5. Jahrgang. Heft 4. April 1912.

Le vie di comunicazione nel Brasile. — La responsabilità del vettore per trasporto di merci secondo la convenzione di Berna. — La nuova legge sulle ferrovie negli Stati Uniti. — Sulla elettrificazione delle ferrovie a vapore.

Heft 5. Mai 1912.

Importanza economica e commerciale dei trasporti refrigeranti. — Interno alle cause di infortuni ferroviari. — Comitato esecutivo delle ferrovie Belghe. — Le intese per le Compagnie ferroviarie inglesi.

Rivista tecnica delle Ferrovie Italiane. Rom.

1. Jahrgang. Band 1. Nr. 5. Vom 15. Mai 1912.

Le ferrovie della Sicilia e la rete complementare a scartamento ridotto. — Nuovo ponte per tre binari sul fiume Cecina al km. 282,071 della linea Roma-Pisa. — Le recenti locomotive-tender 2 C a vapore surriscaldato delle ferrovie Nord-Milano.

Rundschau für Technik und Wirtschaft. Wien—Prag—Berlin.

5. Jahrgang. Nr. 8. Vom 24. April 1912.

Lehren der österreichischen Eisenbahnstatistik vom Jahre 1910

Nr. 9. 10 u. 11. Vom 11. u. 25. Mai, 8. Juni 1912.

Umbau des Prager Staatsbahnhofes.

Nr. 11. Vom 8. Juni 1912.

Die Salzkammergut-Lokalbahnen.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:03 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Schweizerische Bauzeitung. Zürich.

Band 59. Nr. 17. Vom 27. April 1912.
Die Linie Frasne—Vallorbe mit dem Mont d'Or-Tunnel.

Nr. 18. Vom 4. Mai 1912.
Die neuen Linien der Rhätischen Bahn Ilanz—Disentis und Bevers—Schuls.

Nr. 21. Vom 25. Mai 1912.
Der Einfluß des Gebirgsdrucks auf einen tief im Erdinnern liegenden Tunnel.

Nr. 23. Vom 8. Juni 1912.
Die Brienzerseebahn. — Der neue Bahnhof Lausanne der S. B. B.

Nr. 24. Vom 15. Juni 1912.
Die Schweizer Eisenbahnen im Jahre 1911.

Schweizerische elektrotechnische Zeitschrift. Zürich.

9. Jahrgang. Heft 19 u. 20. Vom 11. u. 18. Mai 1912.
(19 u. 20:) Elektrische Zugförderung auf der Hauptbahn Dessau—Bitterfeld.

La Technique moderne. Paris.

4. Jahrgang. Nr. 11. Vom 1. Juni 1912.
Les transformations de la gare Saint-Lazare.

Technisches Wochenblatt. (Teknisk Ugeblad.) Kristiania.

1912. Nr. 17—24. Vom 26. April bis 14. Juni 1912.
(Nr. 17:) Tilraader Norges kommercielle och nationale Interesser yderligere at vente med Anlaegget av en Trysilbane? — (Nr. 18 u. 20:) Kraftanlaegget Laufenburg. — (Nr. 19:) Professor Hannover's nye Akkumulator. — (Nr. 20:) Sveriges Vandkraft og dens Utnyttelse. — (Nr. 22:) Om Jernbaners Maksimalstigning. — Lönningerne ved Jernbaneadministrationen. — (Nr. 23:) Forsök til Bestemmelse av rullende Jernbanetogs dynamiske Virkning paa Broer. — (Nr. 24:) De hurtigste Jernbanetog i Tyskland.

Verkehrstechnische Woche und Eisenbahntechnische Zeitschrift. Berlin.

6. Jahrgang. Nr. 30 bis 36. Vom 27. April bis 8. Juni 1912.
(30, 35 u. 37:) Post-Verladestellen und Post-Bahnhöfe. — (31:) Beitrag zur Lehre von der Dampfüberhitzung in Lokomotiven. — (32:) Werkzeugmaschinen für Eisenbahnwerkstätten. — Über die Erhöhung der Leistungsfähigkeit und des Ertrages der preußischen Staatseisenbahnen unter gleichzeitiger Ermäßigung der Gütertarife. — (33:) Die Jacobs-Shupert Feuerkiste. — Das Verkehrswesen auf der internationalen Industrie- und Gewerbe-Ausstellung in Turin 1911. — (34:) Stückpreis- oder Stückzeitberechnung. — (35:) Die Verbindung gekrümmter Gleise durch Weichen. — (34 u. 35:) Der Alkoholmißbrauch im Bahnbetrieb. — (36:) Feuerlose Lokomotiven. — Neue Schlafwagen.

Weltverkehr und Wirtschaft. Berlin.

Jahrgang 1912/1913. Nr. 2. Mai 1912.
Die Zukunft der Panama-Eisenbahn.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:09 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Nr. 3. Juni 1912.
Die Randenbahn. — Brasilianische Verkehrs- und Wirtschafts-Probleme.

Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure. Berlin.
Band 56. Nr. 17. Vom 27. April 1912.
Benzolelektrische Eisenbahn-Motorwagen. — Ungewöhnliche Drahtseilbahnen.

Nr. 18. Vom 4. Mai 1912.
Die neue Verschiebelokomotive der preußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung.

Nr. 18, 19, 21, 24. Vom 4., 11., 25. Mai, 15. Juni.
Bau eiserner Personenwagen auf den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika.

Zeitschrift des österreichsichen Ingenieur- und Architekten-Vereins. Wien.
64. Jahrgang. Nr. 17. Vom 26. April 1912.
Überblick über die Entwicklung der Gebirgslokomotive.

Nr. 18 u. 19. Vom 3. u. 10. Mai 1912.
Deutschlands Hoch- und Untergrundbahnen.

Nr. 20. Vom 17. Mai 1912.
Die Verbesserung des Güterverkehrs auf den k. k. Staatsbahnen.

Nr. 21. Vom 24. Mai 1912.
Ein Beitrag zur Lösung des Wiener Verkehrsproblems.

Zeitschrift für Binnenschiffahrt. Berlin.
19. Jahrgang. Heft 11. Vom 1. Juni 1912.
Eine bemerkenswerte Neuerung auf dem Gebiete des deutschen Eisenbahn-Tarifwesens.

Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport. Bern.
Jahrgang 20. Nr. 6. Juni 1912.
Auslegung des Internationalen Übereinkommens und internationales Privatrecht.

Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft. Tübingen.
68. Jahrgang. Heft 2. 1912.
Der Deutsche Staatsbahnwagenverband. — Die Verhältnisse der Eisenbahner in der Union.

Zeitschrift für Staats- und Volkswirtschaft. Wien.
Band 23. Nr. 24. Vom 16. Juni 1912.
Das Eisenbahn-Investitionsprogramm.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Berlin.
52. Jahrgang. Nr. 31 bis 45. Vom 24. April bis 15. Juni 1912.
(31:) Ministerialdirektor Behrendt †. — Zum 100. Geburtstag von Alfred Krupp. — Örtliche Ausgleichstellen. — (32 u. 34. :) Die zweite Lesung des Etats der preußischen Staatsbahnverwaltung. — (32:) Die belgischen Vizinalbahnen. — (33:) Staatliche Überlandzentralen. —

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:03 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die Kap-Kairo-Bahn. — Das preußische Eisenbahnanleihegesetz für 1912. — (34:) Die Feier zur Eröffnung der neuen Bahnhofsanlagen in Darmstadt. — (35:) Die Erbauung elektrischer Straßenbahnen durch den sächsischen Staat. — Bodensee-Toggenburg-Bahn und Rickenbahn. — (35 u. 36:) Der Etat des Reichseisenbahnamts im Deutschen Reichstage. — (36 u. 37:) Deutsch-nordische Verkehrswege. — (36:) Denkschrift über die Einrichtung elektrischer Zugförderung auf den Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen. — Die Kunst der Betriebsleitung. — (37:) Beratung des Etats der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen im Deutschen Reichstage. — Eine vergleichende Statistik der Eisenbahneinnahmen in allen Erdteilen. — (38:) Zur Elektrisierung der Eisenbahnen. — Die Entwicklung der ungarischen Staatseisenbahnen mit Rücksicht auf die Bahnlänge und das Anlagekapital. — (39:) Ist das Frachtbriefvorprüfungsverfahren zweckmäßig? — Beschlüsse des Deutschen Staatsbahnwagenverbandes. — Bierpreise in den sächsischen Bahnhofswirtschaften. — (40:) Die Eisenbahnen der Erde. — Erste Beratung des Entwurfs eines Eisenbahnanleihegesetzes im preußischen Abgeordnetenhause. — (41:) Über die Leistungsfähigkeit von Ablaufanlagen auf Verschiebebahnhöfen. — Kennzeichnung der Frachtbriefduplikate. — Geplante Eisenbahnen in Rußland. — (42 u. 43:) Die Hamburger Hochbahn. — (42:) Verbandstag des Staatseisenbahnerverbandes. — Die Äquatorbahn im nördlichen französischen Kongogebiet. — (43:) Der ständige Ausschuß für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen. — Eisenbahnangelegenheiten im preußischen Herrenhause. — (44:) Die Erhöhung der Personentarife der ungarischen Staatsbahnen. — Staatsminister v. Seydewitz über einige wichtige Eisenbahnfragen. — (45:) Das Verfahren mechanischer Stückgutumladung in Bebra. — Der ständige Ausschuß für Güterverkehrsangelegenheiten des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen. — Die Einweihung der Breitenbachbrücke in Danzig und der Eisenbahn-Hauptwerkstätte auf dem Troyl daselbst.

Zentralblatt der Bauverwaltung. Berlin.

32. Jahrgang. Nr. 37 bis 48. Vom 4. Mai bis 12. Juni 1912.

(37:) Das neue Empfangsgebäude auf dem Hauptbahnhof in Leipzig. — (44—46:) Das neue Empfangsgebäude auf Bahnhof Hagen i. Westf. — (48:) Über die Festigkeit und die Zusammensetzung des Eisens der abgebrochenen alten Eisenbahnbrücke (Gitterbrücke) über den Rhein bei Cöln.

Herausgegeben im Auftrage des Königlichen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten.

Verlag von Julius Springer, Berlin W. — Druck von H. S. Hermann, Berlin SW.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:10 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Der Abschluß der Verstaatlichung der Hauptbahnen und zehn Jahre Staatsbetrieb in der Schweiz.

Von

Placid Weißenbach,

gew. Präsident der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen.

(Schluß.) [1])

II.

Zehn Jahre Staatsbetrieb.

3. Bahnbetrieb.

c) Betriebsausgaben.

Die stetige Steigerung der Betriebsausgaben ist folgender Zusammenstellung zu entnehmen (Ausgaben in Franken):

	Allgemeine Verwaltung	Unterhalt und Aufsicht der Bahn	Expeditions- und Zugdienst	Fahrdienst	Verschiedene Ausgaben	Zusammen
1902	1 704 641	7 028 828	13 601 125	16 877 303	4 041 819	43 243 716
1903	2 709 269	13 579 258	22 323 008	28 120 180	6 111 690	72 843 405
1904	2 569 637	14 295 607	24 719 065	29 794 653	6 208 091	77 587 053
1905	2 739 911	15 067 315	25 262 704	30 661 529	6 425 486	80 156 945
1906	2 916 557	15 968 418	27 879 651	32 901 246	7 742 034	87 407 906
1907	2 984 387	17 269 746	30 730 194	35 896 412	9 569 649	96 450 388
1908	3 071 038	17 496 866	31 852 833	39 039 525	9 498 684	100 958 946
1909	3 582 639	16 971 648	36 060 876	43 142 063	11 792 945	111 550 171
1910	3 788 617	18 473 338	37 915 534	45 867 005	11 086 178	117 130 672
1911	3 840 724	19 071 334	40 215 766	47 919 632	13 600 319	124 647 775

In der Zeit, während der das gesamte Bundesbahnnetz mit Ausschluß der Gotthardbahn im Betrieb war, zeigt sich somit von 1903 auf 1908 eine Ausgabenvermehrung von 72 843 405 Frcs. auf 100 958 946 Frcs. und für das Bahnkilometer eine solche von 29 940 auf 40 990 Frcs., für das

[1]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1912, S. 815.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:03 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Zugkilometer von 3,19 auf 3,37 Frcs. und für das Achskilometer von 11,40 auf 11,42 Cts.

Mit Grund wurde diese ungewöhnliche Vermehrung getadelt, da sie mit der Einnahmesteigerung nicht Schritt hielt, sondern diese verhältnismäßig bedeutend überstieg. Die Betriebszahl (der sog. Betriebskoeffizient) zeigt folgende Sprünge: 1902 61,11 %, 1903 65,53 %, 1904 67,68 %, 1905 66,42 %, 1906 67,49 %, 1907 69,22 % und 1908 72,82 %.

Die energisch durchgeführten Sparmaßnahmen, verbunden mit einer Wiederbelebung des Verkehrs, führten jedoch in kürzester Frist eine wesentliche Verbesserung herbei. Die Betriebszahl sank 1909 auf 70,32 %, 1910 auf 65,48 % und 1911 auf 64,26 %.

Die Verminderung der Ausgaben wurde namentlich erreicht: durch eine Verminderung der Beamten, Angestellten und Arbeiter, wobei aber keine Entlassungen stattfanden, sondern nur Stellen, die durch Tod, Arbeitsunfähigkeit oder freiwilligen Austritt frei geworden waren, nicht wieder besetzt wurden; durch die Aufhebung einiger Züge und große Vorsicht bei Übernahme neuer Zugleistungen, wobei notwendige Verbesserungen immerhin nicht außer acht gelassen wurden (vergl. die Zahl der Zugkilometer der Personenzüge); durch etwas langsameres Vorgehen bei der Erneuerung des Oberbaues und der Ersetzung der Schienen alten Profils durch solche des stärkeren, von den Bundesbahnen angenommenen (45,9 und 48,9 kg auf das laufende Meter statt 36,2 und weniger). Minderausgaben für den Betrieb brachte auch das langsamere Vorgehen im Ausbau und in der Verbesserung der bestehenden Anlagen.

d) Beamte, Angestellte und Arbeiter.

Wie bereits bemerkt wurde, haben die Beamtenverhältnisse bei den Betriebsausgaben eine wichtige Rolle gespielt. Das Besoldungsgesetz vom 29. Juni 1900 und die auf ihm fußende Gehaltsordnung vom 7. Januar 1902 sind allerdings während der zehn Jahre des Bundesbetriebes unverändert in Kraft geblieben. Dagegen veranlaßte die Teuerung der Lebensmittel und der Lebensführung überhaupt die Bewilligung von Teuerungszulagen durch die Bundesversammlung. Schon im Jahre 1906 hatten die Verbände des Eisenbahnpersonals um deren Ausrichtung nachgesucht; die Generaldirektion vertrat die vom Verwaltungsrat mit Beschluß vom 22. Dezember 1906 gebilligte Ansicht, daß richtigerweise nur auf dem Wege der Änderung des Besoldungsgesetzes und der Lohnreglements Abhilfe getroffen werden könne. Die Bundesversammlung erachtete die Sache aber für so dringend, daß vorläufige Maßnahmen zu ergreifen seien, indem die zeitraubende, grundsätzliche Umgestaltung der Gehalts- und Lohnverhältnisse nicht abgewartet werden könne. Mit Bundesbeschluß vom

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:03 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

12. April 1907 wurde verfügt: „Den Beamten und Angestellten, deren Besoldungen, mit Inbegriff der festen Nebenbezüge, den Betrag von 4 000 Franken nicht übersteigen, sowie den ständigen Arbeitern der Werkstätten und des Betriebes wird für das Jahr 1906 eine Teuerungszulage gewährt, die für die Verheirateten 100 Frcs. und für die Unverheirateten 50 Frcs. beträgt; Unverheiratete, welche die Stütze ihrer Familien sind, werden den Verheirateten gleichgestellt. Für Ausrichtung dieser Teuerungszulagen wird ein Spezialkredit von 2 500 000 Frcs. bewilligt." Der gleiche Beschluß wurde am 20. Dezember 1907 für das Jahr 1907 und am 23. Dezember 1908 für das Jahr 1908 bestätigt. Mit Beschluß vom 22. Dezember 1909 ging die Bundesversammlung noch weiter und setzte die Teuerungszulage (jetzt außerordentliche Zulage genannt) für das Jahr 1909 zugunsten aller Beamten und Angestellten (mit Ausnahme der Direktoren) auf 200 Frcs. und für alle Arbeiter auf 120 Frcs. fest, für die Barrierenwärterinnen auf 50 Frcs.; der bewilligte Kredit betrug 5 058 000 Frcs. Für das Jahr 1910 ist die außerordentliche Zulage für die Beamten und Angestellten durch das neue Besoldungsgesetz festgelegt. Ein besonderer Bundesbeschluß war nur noch für die Arbeiter der Werkstätten und des Betriebes nötig; dieser Beschluß vom 23. Dezember 1910 bestimmte die außerordentliche Zulage auf jährlich 150 Frcs. für die Zeit vom 1. Januar 1910 bis 31. März 1912 und bewilligte hierfür einen jährlichen Kredit von 2 670 000 Frcs. Für das von der Gotthardbahn in den Dienst der Bundesbahnen übergetretene Personal wurde mit Bundesbeschluß vom 23. Dezember 1910 die Ausrichtung des Unterschiedes der von der Gotthardbahn s. Zt. dem Gehalt und Lohn zugeschlagenen Teuerungszulagen und der von den Bundesbahnen an ihr Personal ausgerichteten für die Zeit vom 1. Mai 1909 bis 31. März 1912 zugesichert; der hierfür erforderliche Kredit betrug jährlich 1 050 000 Frcs.

Die von der Bundesbahnverwaltung in Aussicht genommene Abänderung des Besoldungsgesetzes war schon im Jahre 1907 eingeleitet worden. Die Begutachtung durch die Kreisdirektionen und die Kreiseisenbahnräte sowie durch die Dienstabteilungen bei der Generaldirektion, die Prüfung der vielen Eingaben der Verbände des Personals und die Anhörung ihrer Vertreter beanspruchte erhebliche Zeit. Nachdem die Generaldirektion ihren Vorentwurf der ständigen Kommission des Verwaltungsrates am 8. Januar 1909 und den Entwurf dem Verwaltungsrate am 27. April 1909 vorgelegt hatte, folgten neue Beratungen und Erhebungen über dessen finanzielle Tragweite; am 10. Juli 1909 wurde die Vorlage dem Bundesrate eingereicht. In jedem Stadium der Beratung wurde dem Personal weiteres Entgegenkommen bewiesen; das gleiche trat bei der Bundesversammlung ein und das neue Besoldungsgesetz vom

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:03 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

23. Juni 1910 (abgedruckt im „Archiv" 1910, Seite 1282) hat die Gehälter in einer Weise festgesetzt, die allen billigen Anforderungen genügt.

Das alte Besoldungsgesetz vom 29. Juni 1900 kannte neun Besoldungsklassen:

I.	Klasse	10 000—15 000	Frcs.,
II.	„	6 000—10 000	„
III.	„	5 000— 8 000	„
IV.	„	4 000— 7 000	„
V.	„	3 000— 5 000	„
VI.	„	2 400— 4 800	„
VII.	„	1 800— 3 600	„
VIII.	„	1 500— 2 700	„
IX.	„	1 200— 2 200	„ ;

das neue Gesetz vom 23. Juni 1910 nur deren sieben:

I.	Klasse	10 000—15 000	Frcs.,
II.	„	5 200—11 000	„
III.	„	4 000— 7 200	„
IV.	„	2 500— 5 500	„
V.	„	2 100— 3 800	„
VI.	„	1 600— 3 100	„
VII.	„	1 400— 2 500	„ .

Bei Festsetzung der Gehaltsansätze mußte ein billiger Ausgleich gesucht werden zwischen der Rücksichtnahme auf die teurer gewordene Lebensführung der Beamten einerseits und die finanzielle Lage der Bundesbahnen andererseits; dabei konnte nicht unbeachtet bleiben, daß die Gehälter bei der allgemeinen Bundesverwaltung, namentlich bei der Postverwaltung, erheblich höher waren als bei den Bundesbahnen und daher in den Eingaben des Personals zur Vergleichung angerufen wurden; eine Gleichstellung hätte aber eine zu große Ausgabenvermehrung veranlaßt und zudem eine ungünstige Einwirkung auf die Löhne der einheimischen Industrie zur Folge gehabt. Die Lohnzahlung an die Arbeiter steht nämlich im direkten Zusammenhang mit den Gehältern der Beamten und Angestellten, da eine Reihe von Arbeitern in das Beamtenverhältnis übergeführt wurden und daher die Dienstverrichtungen von Beamten der unteren Stufen und von Arbeitern vielfach die gleichen sind. Ein gewisser Unterschied zwischen den Gehältern der Bundesbeamten und der Bundesbahnbeamten erschien auch gerechtfertigt wegen der besonderen Nebenvorteile, die diese genießen, wie Jahresfreikarten und Freischeine, Fahrkarten für Beamte und ihre Familienmitglieder zu ermäßigter Taxe und insbesondere die Leistungen der Pensions- und Hilfskasse.

Sehr umstritten war die Festsetzung des Mindestbetrags der untersten Gehaltsstufe, der schließlich vom alten Satze von 1 200 Frcs. auf 1 400 Frcs.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:03 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

erhöht wurde, jedoch in der Annahme, daß dieser Mindestsatz nur Anwendung zu finden habe für die alleruntersten Dienststellen. Auf dieses Minimum baut sich die Bestimmung der Gehälter systematisch auf, in Würdigung der jeder Stelle zufallenden Verrichtungen und Verantwortlichkeiten. Das Besoldungsgesetz bietet nur den Rahmen, während der Ausbau Sache der Gehaltsordnung ist, die vom Bundesrat auf Vorschlag des Verwaltungsrates zu erlassen war. Da diese Gehaltsordnung vom 27. Juni 1911 erst den richtigen Einblick in die Regelung der Besoldungsverhältnisse gewährt, fügen wir sie als Anlage 2 (s. S. 1151 ff.) bei. Es sind durchweg erhebliche Erhöhungen vorgesehen, mit Ausnahme der Gehälter für die Mitglieder der Generaldirektion und der Kreisdirektionen, die unverändert blieben. Die Besserstellung konnte nicht gleichmäßig durchgeführt werden; sie mußte in den unteren Gehaltsstufen prozentual höher sein, um das für den Lebensunterhalt einer Familie durchaus Notwendige zu bieten. Erhöht wurden auch die Ansätze für die alle drei Jahre von selbst eintretende Gehaltsaufbesserung:

500 Frcs. für die Klassen I und II,
400 „ „ „ „ III, IV und V und
350 „ „ „ „ VI und VII

gegenüber den Ansätzen des alten Gesetzes:

500 Frcs. für die I. und II. Klasse und nur
300 „ „ alle anderen.

Die Mehrkosten, die jährlich aus dem neuen Besoldungsgesetz erwachsen werden, wurden, mit Inbegriff der durch die Gehaltserhöhungen bedingten Mehreinlagen der Verwaltung in die Pensions- und Hilfskasse, auf rund vierzehn Millionen Franken berechnet (die Personalausgaben haben 1910 im ganzen rund 60 625 000 Frcs. betragen). Um die Belastung nur nach und nach eintreten zu lassen, wurde das Gesetz in der Hauptsache erst auf den 1. April 1912 anwendbar erklärt und für die Zeit vom 1. Januar 1911 bis 31. März 1912 den Beamten eine außerordentliche Zulage von jährlich 200 Frcs. bewilligt. Dadurch wurden schon für 1911 rund sechs Millionen für Gehaltsaufbesserung verwendet, so daß für die künftigen Jahre für das gesamte Bundesbahnnetz mit Inbegriff der Linien der Gotthardbahn nur noch mit einer weiteren Mehrausgabe von rund acht Millionen zu rechnen ist. Der Rechnungsabschluß von 1911 berechtigt zu der Erwartung, daß diese Last ohne Störung des Gleichgewichtes ertragen werden kann.

Die Vorberatung der Gehaltsordnung erforderte nicht weniger Mühe und Zeit als die des Besoldungsgesetzes. Der Vorschlag des Verwal-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:03 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

tungsrates wurde vom Bundesrate mit Beschluß vom 27. Juni 1911 genehmigt mit der einzigen Ausnahme, daß die Lokomotivführer in eine höhere Gehaltsstufe versetzt wurden (2 200—3 500 Frcs. statt 2 100 bis 3 400 Frcs. ohne Nebenbezüge).

Der Änderung der Gehaltsordnung wird noch die der Reglements für die Nebenbezüge folgen; diese bestimmen die zum Teil in festen Zulagen bestehenden, zum Teil nach den wirklichen Leistungen bemessenen Vergütungen: die Entschädigungen an das Zug-, Lokomotiv- und Dampfbootpersonal für die im Dienst zurückgelegten Kilometer (Kilometergeld), für Reservedienst, für Übernachten außerhalb des ständigen Dienstsitzes u. dgl. Als feste Zulagen für Nebenbezüge werden im Jahre vergütet den Oberzugführern und deren Gehilfen 720 Frcs., den Zugführern 600 Frcs., den Kondukteuren und Bremsern 480 Frcs., den Lokomotivführern auf Hauptlinien 900 Frcs., auf Nebenlinien, im Reserve- und Rangierdienst 720 Frcs., den Heizern auf Hauptlinien 600 Frcs., auf Nebenlinien 480 Frcs. Dem Fahrpersonal werden ferner Ersparnisprämien für den Verbrauch von Brenn- und Schmiermaterial verabfolgt. Besondere Vorschriften bestehen für Überzeitarbeit und deren Vergütung. Änderungsbedürftig ist auch das Reglement über Abgabe von Dienstkleidern und das über Entschädigungen für Dienstreisen.

Die Ausarbeitung der neuen Lohnreglements für die Arbeiter des Betriebes und der Werkstätten wurde ebenfalls in die Hand genommen; diese sind am 1. April 1912 in Kraft getreten. Die Grundlage dieser Reglements ist die gleiche wie bisher („Archiv" 1905, Seite 108). Da die Arbeiter der dem Fabrikgesetz unterstellten Werkstätten nur für die sechs wirklichen Arbeitstage in der Woche bezahlt werden, die Arbeiter des Betriebes aber für volle sieben Tage, auch für die gesetzlich vorgeschriebenen Ruhetage, sind die für die Stunde berechneten Lohnsätze der beiden Gattungen verschieden. Für die Werkstättenarbeiter, deren tägliche Arbeitszeit 9 Stunden beträgt, besteht ein Mindestsatz für die Stunde, der, den örtlichen Lebensverhältnissen der verschiedenen Werkstätten angepaßt, einen ordentlichen Höchstsatz, für jeden erreichbar, und einen außerordentlichen Höchstsatz nur für besondere individuelle Fähigkeiten und Leistungen vorsieht. Die Arbeiter sind in drei Klassen eingeteilt: I. Klasse: Handwerker, die sich über eine genügende Lehrzeit und entsprechende Fähigkeiten in ihrem Berufe ausweisen; II. Klasse: Handwerker, die den Anforderungen der ersten Klasse nicht genügen, Handwerkergehilfen und Arbeiter an Maschinen; III. Klasse: Handlanger. Die Löhne sind in Rappen (Cts.) für die Stunde abgestuft wie folgt:

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:03 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	Mindestlohn		Ordentl. Höchstlohn		Außerordentl. Höchstlohn	
	alt	neu	alt	neu	alt	neu
I. Klasse	40—46	54—60	56—62	74—80	74	94
II. Klasse	34—40	48—54	43—49	60—66	56	78
III. Klasse	32—38	46—52	38—44	55—61	48	68

Alle zwei Jahre tritt eine Aufbesserung des Lohnes bis zur Erreichung des ordentlichen Höchstsatzes ein von 5 Rappen für die Arbeitsstunde für die I. Klasse, 4 Rappen für die II. Klasse und 3 Rappen für die III. Klasse.

Für neu eintretende Arbeiter während der Probezeit, für minderjährige und gebrechliche Arbeiter gelten diese Ansätze nicht. Zulässig ist die Vereinbarung einer Akkordsumme (Stücklohn) für die Ausführung bestimmter, genau zu umschreibender Arbeiten, wobei dem Arbeiter zum mindesten die Zahlung auf Grundlage des Stundenlohnes bei richtiger Arbeitsleistung gesichert ist.

Die Arbeiter beim Betriebe sind nach ihren Dienstverrichtungen in vier Lohnklassen eingeteilt; bei Festsetzung des Anfangslohnes werden die örtlichen Lebensverhältnisse berücksichtigt. Der Mindesttaglohn beträgt laut Reglement für ständige Arbeiter 3,80 Frcs., der Höchsttaglohn für die I. Klasse 6 Frcs., für die II. Klasse 5,80 Frcs., für die III. Klasse 5,50 Frcs. und für die IV. Klasse 5,10 Frcs. Für Handwerker und besondere Berufsarbeiter können diese Ansätze überschritten werden. Die Aufbesserung nach zwei Jahren beträgt bis zur Erreichung des Höchsttaglohnes 40 Rappen für den Tag und kann für Handwerker und besondere Berufsarbeiter bis auf 60 Rappen erhöht werden. Die Dauer der Arbeitszeit ist durch das Bundesgesetz vom 19. Dezember 1902, betreffend die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Verkehrsanstalten („Archiv" 1903, Seite 711) geordnet und innerhalb dessen Grenzen durch besondere Beschlüsse für die einzelnen Arbeitsleistungen. Wenn ausnahmsweise über diese festgelegte Arbeitszeit hinaus gearbeitet werden muß, wird für die Stunde ein Zehntel des Taglohns mit 25 % Zuschlag vergütet.

Die Anwendung dieser Vorschriften war von jeher eine für das Personal günstige. Diese Übung wurde unterstützt durch die von allen Seiten eingehenden Eingaben um Besserstellung, die sich auf die eingetretene Teuerung beriefen und namentlich auf die in größeren Verkehrsmittelpunkten von kantonalen und städtischen Industrien bezahlten Löhne hinwiesen. Diesen Bestrebungen mußte auch die Abänderung der Lohnreglemente im Frühjahr 1912 gerecht werden.

Generated on 2019-07-31 15:03 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Für Beamte und Arbeiter ist die Bestimmung gemeinsam, daß nach zurückgelegter Dienstzeit von fünfundzwanzig und vierzig Jahren eine Gratifikation von einem Monatsgehalt gewährt wird.

Die Zahl der Beamten, Angestellten und Arbeiter war folgende am Ende des Jahres:

	Beamte und Angestellte	Arbeiter	zusammen
1902	8 180	6 963	15 143
1903	14 409	10 143	24 452
1904	16 501	10 022	26 523
1905	17 301	9 852	27 151
1906	18 389	10 253	28 642
1907	19 498	11 737	31 235
1908	20 348	9 985	30 333
1908 mit G. B. . . .	—	—	35 897
1909	23 086	11 593	34 679
1910	23 047	11 640	34 687
1911	23 448	11 744	35 192

Die Zahlen der Geschäftsberichte und der statistischen Tabellen stimmen nicht genau überein; die obenstehenden sind letzteren entnommen.

e) Die Wohlfahrtseinrichtungen für das Personal.

Bei den verstaatlichten Bahnen waren für die Beamten und ständigen Angestellten Hilfs- und Pensionskassen eingerichtet. Die Bundesbahnen haben diese Kassen zugunsten des Personals ganz erheblich verbessert, indem die auf den 1. Januar 1907 in Kraft getretenen Statuten der einheitlichen Pensions- und Hilfskasse die Beteiligung der Kassenmitglieder bis zu einem Maximum von 6 000 Frcs. ermöglichen, während bei den Kassen der Privatbahnen das Maximum sich zwischen 3 000 Frcs. und 4 200 Frcs. bewegte. Auch die Höhe der im Falle der Invalidität (Erwerbsunfähigkeit) zugesicherten Pensionen steigt je nach dem Dienstalter der Versicherten von 36 % mit 5 Dienstjahren bis auf 70 % mit 30 Dienstjahren, während früher die Ansätze erheblich niedriger waren. Für das Personal des Fahrdienstes zählt für die Bemessung der Gehaltsprozente jedes Dienstjahr als ein und ein achtel Jahr. Gleichwohl wurden die von den Mitgliedern zu leistenden Beiträge nicht erhöht: die regelmäßigen Einlagen betragen nur 5 % des Gehaltes (beim Fahrpersonal 5¼ %), während die Verwaltung ihrerseits 7 % (beim Fahrpersonal 7¼ %) einwirft. Die Einlage der Mitglieder bei Gehaltserhöhungen beträgt nur 4 Monatsbetreffnisse des Ge-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:10 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

haltes, die der Verwaltung 5 Monatsbetreffnisse. Die Mitgliedschaft ist für alle Beamten und ständigen Angestellten obligatorisch; ausgeschlossen sind nur solche, die sich nicht über einen guten Gesundheitszustand ausweisen können oder das fünfunddreißigste Altersjahr überschritten haben. Bis zum 40. Altersjahr kann der Beitritt ausnahmsweise gegen Nachzahlung der regelmäßigen Einlagen von der Generaldirektion gestattet werden. Haftpflichtfälle sind von der Abfindung durch die Pensionskasse ausgeschlossen und werden ausschließlich zu Lasten der Bahnbetriebsrechnung erledigt; immerhin hat die Pensionskasse für den Unterschied aufzukommen, falls deren Leistung größer wäre, als die gesetzliche Haftpflichtentschädigung. Die Pensionen werden verabfolgt an Invalide, die nach mindestens fünfjährigem Dienst dienstunfähig geworden sind, an deren Witwen und Waisen. Solche, die vor Ablauf von fünf Jahren dienstunfähig werden, erhalten eine einmalige Abfindung, die von 50 % des anrechenbaren Jahresverdienstes im ersten Dienstjahre auf 150 % im angetretenen fünften Dienstjahre steigt; Witwen erhalten die Hälfte dieser Abfindung, Waisen unter 18 Jahren dazu noch ein Fünftel oder, wenn keine Witwe da ist, die Hälfte. Bei vorübergehender Arbeitsunfähigkeit wird für die ersten drei Monate das Gehalt von der Betriebskasse voll bezahlt, von der Pensionskasse für weitere drei Monate 75 % und für höchstens sechs weitere Monate 50 %. Dauert die Erkrankung länger, so tritt Pensionierung ein. Wenn ein Kassenmitglied nach Ablauf von fünf Dienstjahren ledig oder als Witwer ohne Kinder stirbt und bedürftige Eltern oder bedürftige erwerbsunfähige Geschwister hinterläßt, beziehen diese während der Dauer der Bedürftigkeit 30 % der statutarischen Pension. Außerdem erhalten die Hinterlassenen eines verstorbenen Mitgliedes ein Sterbegeld von 100 Frcs. Bei der Verwaltung der Pensionskasse sind die Beamten und Angestellten beteiligt durch Vertretung in den Hilfskassenkommissionen bei der Generaldirektion und bei den Kreisdirektionen durch je zehn Mitglieder und zehn Ersatzmänner, sowie durch Ernennung von je vier Delegierten durch die Hilfskassenkommission zur jährlich mindestens einmal zusammentretenden Delegiertenversammlung. Erstere bewilligen die in den Statuten vorgesehenen Entschädigungen und Pensionen und können mit Begutachtung besonderer die Beamtenversicherung betreffenden Fragen beauftragt werden. Letzterer werden die von der Generaldirektion den Bundesbehörden einzureichende Jahresrechnung, die Bilanz und der Jahresbericht von der Hilfskassenverwaltung zur Äußerung vorgelegt, ebenso ein Verzeichnis der Anlage der Gelder der Pensionskasse; auch sie hat ihr von der Generaldirektion vorgelegte besondere Fragen der Beamtenversicherung zu begutachten; sie ist befugt, Anregungen wegen der allgemeinen Verwaltung der Pensionskasse und Abänderung der Statuten zu machen.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:09 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Das Vermögen der Pensionskasse, in die die Aktiven der früheren Pensions- und Hilfskassen der verstaatlichten Bahnen eingeworfen worden sind, ist von Ende 1907 bis Ende 1911 von 58 710 083 Frcs. auf 87 129 718 Frcs. gestiegen. Dieses Vermögen reicht aber nicht hin zur Deckung der versicherungstechnischen Ansprüche an die Kasse; das versicherungstechnische Defizit betrug vielmehr bei Übernahme der Verpflichtungen der Hilfskassen der damals verstaatlichten Bahnen Ende 1907 23 166 244 Frcs. und Ende 1911 25 882 891 Frcs., obwohl die Bundesbahnverwaltung zu dessen Tilgung einen jährlichen Zuschuß von 915 000 Frcs. gibt. Wenn die Erfahrungen einer längeren Periode vorliegen werden, dürften weitere Maßnahmen zur Besserung der Kasse nicht zu vermeiden sein. Die Hilfs- und Pensionskasse der Gotthardbahn ist mit der der Bundesbahnen noch nicht vereinigt. Deren versicherungstechnisches Defizit soll nach der Bewertung durch eine vom Bundesgericht ernannte Kommission von Sachverständigen 4 Millionen Franken betragen; eine von der Hilfskassenverwaltung der Bundesbahnen vorgenommene Berechnung hatte eine wesentlich höhere Summe ergeben.

Auch die am 1. Mai 1910 in Wirksamkeit getretene Kranken- und Hilfskasse für die ständigen Arbeiter der Bundesbahnen stellt einen wesentlichen Fortschritt gegenüber den von den verstaatlichten Bahnen übernommenen Krankenkassen dar. Diese waren Krankenkassen im engeren Sinne und gewährten nur Krankengeld und ärztliche Hilfe für den Fall der Krankheit und auch dieses nur für eine beschränkte Zeit. Einzig die Krankenkasse der Jura-Simplonbahn kannte neben der Krankenversicherung auch eine Versicherung im Invaliditäts- und im Todesfalle in beschränktem Umfang. Der Verwaltungsrat hatte für die nicht der letztgenannten Kasse angehörenden Arbeiter mit Beschluß vom 23. April 1903 in der Weise vorläufig Abhilfe getroffen, daß arbeitsunfähig gewordenen Arbeitern mit wenigstens fünfzehnjähriger Dienstzeit eine Unterstützung von 1,50 Frcs. pro Tag gewährt wurde.

Die einheitliche Krankenkasse der Bundesbahnen sorgt in erster Linie für die Krankenversicherung. Die Kassenmitglieder haben vom dritten Tage der Erkrankung an Anspruch auf ein tägliches Krankengeld in der Höhe von 75 % des entgangenen Tagesverdienstes für eine Krankheitsdauer bis zu sechs Monaten und von 50 % für weitere sechs Monate. Als entgangener Tagesverdienst gilt der Tagesverdienst bei voller Arbeitszeit zur Zeit der Erkrankung. Außerdem besteht der Anspruch auf unentgeltliche ärztliche Behandlung oder Spitalverpflegung sowie auf unentgeltliche Verabfolgung der notwendigen Heilmittel, und zwar auf eine Dauer von höchstens zwölf Monaten. Die ärztliche Behandlung muß durch einen

Generated on 2019-07-31 15:10 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Kassenarzt stattfinden. Als Kassenarzt gilt aber jeder in der Schweiz diplomierte Arzt, der den von der Kasse für das Honorar für Konsultationen und Hausbesuche anerkannten Tarif sowie die Instruktionen für die Organisation des ärztlichen Dienstes anerkennt. Andere diplomierte Ärzte dürfen beigezogen werden; sie werden aber auch nur nach dem genannten Tarif entschädigt. Falls die Beiziehung von Spezialisten nötig wird, erhalten diese volle Vergütung. Auf Anordnung des behandelnden Arztes haben die Kassenmitglieder auch Anspruch auf unentgeltliche Verpflegung in einer mit den Bundesbahnen im Vertragsverhältnis stehenden öffentlichen oder privaten Heilanstalt. Die notwendigen Heilmittel sind aus einer Kassenapotheke zu beziehen, d. h. aus einer staatlich anerkannten Apotheke, die für die Lieferung von Arzneimitteln den von den Bundesbahnen aufgestellten Tarif anerkennt. Auf Anordnung des behandelnden Arztes werden ferner notwendige optische oder orthopädische Apparate, wie Brillen, Bruchbänder, künstliche Körperteile u. dgl. unentgeltlich verabfolgt. Endlich werden Beiträge zu den Kosten eines notwendigen Aufenthaltes in einer Kuranstalt (Sanatorium) verabfolgt, in der Höhe von 2 Frcs. täglich bis auf sechs Wochen und von 1 Frcs. bis auf höchstens zwölf Wochen. Für Unverheiratete, die weder bedürftige Eltern oder Kinder, noch bedürftige Geschwister unterstützen, wird der Beitrag auf 1 Frcs. und 75 Cts. herabgesetzt. Im Todesfall wird den Hinterbliebenen ein Sterbegeld von 80 Frcs. bezahlt.

Die Kassenmitglieder sind auch gegen Invalidität und Todesfall versichert. Solche, die das zehnte Dienstjahr zurückgelegt, aber das fünfzehnte noch nicht erreicht haben, beziehen eine einmalige Abfindung, die im angetretenen elften Dienstjahre 40 % des Jahresverdienstes beträgt und bis auf 80 % im angetretenen fünfzehnten Dienstjahre steigt. Witwen fällt die Hälfte und Waisen unter 18 Jahren die andere Hälfte dieser Abfindung zu. Nach zurückgelegtem fünfzehnten Dienstjahre werden lebenslängliche Pensionen gezahlt, die mit 1,50 Frcs. für den Tag beginnen und bis zum zurückgelegten fünfundzwanzigsten Dienstjahr um je 5 Cts. steigen, von da an bis zum zurückgelegten dreißigsten Dienstjahr um je 10 Cts. für den Tag und somit von da an 2,50 Frcs. ausmachen. Bedürftigen Familienvätern kann durch besonderen Beschluß der zuständigen Krankenkassenkommission ausnahmsweise ein erhöhter Beitrag zu den notwendigen Kur- oder sonstigen Krankenkosten bewilligt werden, wenn die Krankenversicherung Überschüsse zeigt, die zu diesem Zwecke einem besonderen Fonds zugewiesen werden.

Die Mittel für die Krankenversicherung werden aufgebracht durch eine Einlage der Kassenmitglieder in der Höhe von 3 % des anrechenbaren Jahresverdienstes; die Bundesbahnverwaltung leistet einen regelmäßigen Beitrag von 1% und deckt etwaige Ausfälle. An die Invaliden- und Todesver-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:10 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

sicherung leisten die Kassenmitglieder nur einen Beitrag in Höhe von 1 % des Jahresverdienstes; der erforderliche Rest wird von der Bundesverwaltung eingeschossen. Nach der Wahrscheinlichkeitsrechnung werden die Beiträge der Bundesbahnen an letztere Versicherung mit 199 000 Frcs. im Jahr beginnen und nach 40 Jahren den Höhepunkt mit jährlich 444 000 Frcs. erreichen.

An der Verwaltung der Krankenkassen sind die Kassenmitglieder beteiligt durch Ernennung von je sechs Mitgliedern und sechs Ersatzmännern der Krankenkassenkommissionen, die für jede Kreiskrankenkasse und jede Werkstätte gebildet sind. Sie beschließen über die Ausrichtung der statutarischen Entschädigungen und bezeichnen die erforderliche Zahl von Krankenbesuchern aus der Mitte der versicherten Arbeiter. Sie wählen je zwei Delegierte in die Delegiertenversammlung der Krankenkassenkommissionen. Die Befugnisse der Delegiertenversammlung und der Krankenkassenkommissionen sind im übrigen die gleichen wie die der Hilfskassenkommissionen bei der Pensionskasse. Da die Krankenkasse erst am 1. Juli 1910 in Wirksamkeit getreten ist, so läßt sich über deren finanzielle Ergebnisse vorläufig nur sagen, daß im ersten Halbjahr die Krankenversicherung einen Überschuß von rund 78 300 Frcs. zeigt, die Invaliden- und Todesversicherung dagegen einen von der Bundesverwaltung gedeckten Ausfall von 63 200 Frcs.

Bei den Bundesbahnen sind alle übrigen von den verstaatlichten Bahnen übernommenen Begünstigungen für das Personal erhalten und zum Teil erweitert worden. Dazu zählen die Freifahrten. An Beamte sind im Jahre 1911 1 497 Jahresfreikarten abgegeben worden, davon 369 gültig für das ganze Bundesbahnnetz und 1 128 gültig für die Linien einzelner Kreise. Die nicht mit Jahresfreikarten bedachten Beamten und ständigen Arbeiter haben Anspruch auf Gewährung von Freischeinen für zwölf einzelne Fahrten. Zufolge der Vereinbarungen mit anderen Transportanstalten kann freie Fahrt auch auf diesen bewilligt werden. Zwei Freischeine im Jahr für einzelne Fahrten werden auch an die Familienmitglieder der Beamten, Angestellten und Arbeiter abgegeben. Die Zahl der 1911 ausgegebenen Freischeine beträgt 354 105.

Neben den Freifahrten ist die Einrichtung der Beamtenbilletts übernommen und fortgesetzt worden. Beamten, Angestellten und Arbeitern sowie deren Familienangehörigen werden sog. Beamtenbilletts in unbeschränkter Zahl zum Preise von einem Fünftel der Taxe einfacher Fahrt abgegeben.

In der Abgabe von Abonnements zu ermäßigter Taxe waren bei den verstaatlichten Bahnen verschiedene, voneinander abweichende

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:09 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Vorschriften vorhanden. Diese wurden vereinheitlicht im Sinne der Übertragung der günstigsten auf das ganze Bahnnetz. Beamte, Angestellte, Arbeiter und Lehrlinge, denen gestattet worden ist, außerhalb ihres Dienstortes zu wohnen, erhalten Abonnementsbilletts zur täglichen Fahrt vom Wohnort zum Dienstort für ein, drei, sechs und zwölf Monate zum Preise von einem Fünftel der gewöhnlichen tarifmäßigen Abonnementstaxe; ferner die Arbeiter Arbeiterabonnements vom Wohnsitze zum Orte, wo sie beschäftigt werden, ebenfalls zu einem Fünftel der tarifmäßigen Abonnementstaxe, und endlich die Kinder von Beamten, Angestellten und Arbeitern für Reisen zum Schulbesuche oder zur Erlernung eines Berufes Schülerabonnements zu einem Fünftel der tarifmäßigen Taxe.

Die Benutzung der Krankenwagen ist dem Personal für sich und seine Familienmitglieder zu einem Drittel der tarifmäßigen Gebühren gestattet. Die Leichen verstorbener Beamten, Angestellten und Arbeiter werden unentgeltlich, die ihrer Familienmitglieder zu einem Drittel der tarifmäßigen Taxe befördert.

Beim Eintritt in den Dienst, bei Versetzung von einem Dienstort an einen anderen, beim Austritt aus dem Dienst und bei Verheiratung wird den Beamten und Angestellten in der Regel frachtfreier Transport des Hausrates bewilligt.

Die Unterkunftslokale zum Übernachten und zum vorübergehenden Aufenthalt am Tage für das Fahr- und Zugpersonal auf den Depotstationen werden nach und nach verbessert und namentlich beim Umbau der Bahnhöfe auf Einrichtung gesunder und bequemer Räume Bedacht genommen. Auch die Bade- und Wascheinrichtungen für das Personal werden stetig verbessert.

Die Abgabe von Erfrischungen zur warmen Jahreszeit und von warmen Getränken im Winter an das Personal zu Selbstkosten oder noch billiger wird weiter entwickelt und den jeweiligen lokalen Verhältnissen angepaßt. Es ist auch durch besondere Speiseanstalten oder durch Abmachungen mit Bahnhofswirtschaften dafür gesorgt, daß Mahlzeiten zu angemessenem Preise abgegeben werden.

Durch Beschluß des Verwaltungsrates vom 28. April 1911 ist die Unterstützung von Baugenossenschaften des Personals für den Bau billiger Wohnungen ermöglicht worden. Die Bundesbahnen bewilligen aus den verfügbaren Mitteln der Pensions- und Hilfskasse an Baugenossenschaften, die sich zum Bau von Wohnhäusern zur Vermietung an das Personal bilden, Darlehen unter folgenden Bedingungen:

1. Eine finanzielle Unterstützung wird gewährt, wenn sich am Platze, wo die Baugenossenschaft gebildet wird, für das Personal eine erhebliche Wohnungsnot fühlbar macht.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:09 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

2. Die Genossenschaft muß lebensfähig und die Aufbringung der Mittel zur Bestreitung des Grunderwerbs und der Bauausführung muß gesichert sein. Jede Genossenschaft, die ein Darlehensgesuch einreicht, hat an der Hand eines genauen Voranschlages darzutun, daß nach Fertigstellung der genossenschaftlichen Wohnungen die laufenden jährlichen Betriebseinnahmen zur Deckung der laufenden jährlichen Betriebsausgaben, einschließlich Verzinsung und Tilgung der Darlehen, ausreichen.

3. Die Darlehen dürfen im Maximum den Betrag des Unterschiedes zwischen $^2/_3$ der Grunderwerbungs- und Baukosten, die die Genossenschaft bei Dritten aufzunehmen hat, und 90 % der nämlichen Kosten betragen; die Genossenschaft hat den Nachweis zu leisten, daß die restlichen 10 % bereits einbezahlt sind.

4. Die Genossenschaft entrichtet den Bundesbahnen für Verzinsung und Abzahlung eine feste Annuität von 4½ % des geliehenen Kapitals, gleich einer jährlichen Verzinsung von 4 % und einer anfänglichen Abzahlung von ½ %.

5. Die Darlehen werden durch Hypotheken im zweiten Range auf den Liegenschaften der Genossenschaft sichergestellt.

6. Gegenteilige Vereinbarung vorbehalten, sind die Darlehen von beiden Seiten und zu jeder Zeit, unter Berücksichtigung der gesetzlichen Kündigungstermine, kündbar.

Wenn die Genossenschaft ihre Liegenschaften ganz oder teilweise veräußert, werden die Darlehen sofort fällig. Ebenso werden die Darlehen sofort fällig, wenn die Gebäude nicht in gutem Zustande unterhalten werden.

Bei der Veräußerung einer Liegenschaft an einen Genossenschafter bleibt die Genossenschaft gleichwohl Schuldnerin des von den Bundesbahnen für diese Liegenschaft bewilligten Darlehens. In diesem Fall ist die Genossenschaft verpflichtet, den vom Käufer nach Maßgabe der Ziffern 3 und 4 hiervor zu ihren Gunsten zu errichtenden Schuldbrief im zweiten Range an Stelle der Hypothek als Sicherheit zu hinterlegen.

7. Die mit Hypotheken belasteten Häuser sollen gegen Feuerschaden versichert sein. In den Kantonen ohne obligatorische Gebäudeversicherung soll den Bundesbahnen der Nachweis über den Abschluß einer Versicherung und die Entrichtung der Prämien erbracht werden. Im Falle eines Feuerschadens wird über die von der Versicherung ausbezahlten Entschädigungen nach den gesetzlichen Vorschriften verfügt.

8. Die Bundesbahnen bewilligen in keinem Falle Baukredite oder Garantieleistungen für solche.

9. Die Genossenschaft muß gesetzlich konstituiert und im Handelsregister eingetragen sein.

10. Die Statuten der Genossenschaft müssen folgende Bedingungen enthalten:

a) Zweck der Genossenschaft soll der Bau billiger und gesunder Wohnhäuser für ihre Mitglieder innerhalb oder in nächster Nähe des Genossenschaftssitzes sein.

b) Die Genossenschaft muß wenigstens 30 Mitglieder zählen. Der Geschäftsanteil jedes Genossenschafters darf nicht unter 300 Frcs. betragen.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:09 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

c) Die Mitgliedschaft kann nur von im aktiven Dienst stehenden oder pensionierten Beamten, Angestellten und Arbeitern oder deren Hinterlassenen erworben werden.

d) Die Wohnungen sollen an die Genossenschafter vermietet sein, doch sollen wenigstens zwei Drittel für die im aktiven Dienste stehenden Mitglieder vorbehalten bleiben.

e) In den Gebäuden der Genossenschaft soll jeder Ausschank von alkoholhaltigen Getränken verboten sein.

f) Die Genossenschaft darf nur in ganz ausnahmsweisen Fällen, nach Beschluß der Genossenschaftsversammlung und unter der Bedingung des Ausschlusses jeglicher Spekulationsabsicht, ihre Liegenschaften veräußern.

g) Die Genossenschaft soll ihre Gebäulichkeiten immer in einem guten baulichen Zustand erhalten.

h) Die Genossenschaft ist zur Anlage eines Reservefonds verpflichtet, in den neben Geschenken, Legaten und Eintrittsgeldern 25 % des reinen Jahresergebnisses fließen sollen. Dieser Reservefonds ist bis auf wenigstens 10 % des in der Bilanz eingestellten Wertes der Liegenschaften der Genossenschaft zu bringen und zu erhalten. Von den verbleibenden 75 % des reinen Jahresertrages darf auf die Anteilscheine eine Dividende von höchstens 4½ % verteilt werden.

i) Die Auflösung der Genossenschaft soll sich nach den gesetzlichen Bestimmungen vollziehen. Nach Bezahlung der Schulden werden den Genossenschaftern ihre Anteilscheine zum Nennwerte zurückbezahlt. Der verbleibende Aktivsaldo fließt in die Pensions- und Hilfskasse der schweizerischen Bundesbahnen.

k) Die Generaldirektion ist berechtigt, ein Mitglied in den Vorstand und in die Kontrollstelle zu wählen.

11. Die Genossenschaft ist gehalten, der Generaldirektion sämtliche Jahresberichte, Rechnungen und Bilanzen einzusenden. Sie ist ferner verpflichtet, dieselbe über alle Angelegenheiten, die den Geschäftsgang der Genossenschaft ungünstig beeinflussen könnten, sofort in Kenntnis zu setzen. Die Bundesbahnverwaltung hat das Recht, jederzeit sofortige Auskunft über den Geschäftsgang der Genossenschaft zu verlangen.

Auf dieser Grundlage haben sich bereits Baugenossenschaften in St. Gallen, Olten, Luzern und Erstfeld gebildet.

f) Betriebsunfälle.

Die Bundesbahnen sind während der ersten zehn Jahre von keinem großen Betriebsunfall betroffen worden.

Die Statistik weist folgende Unfälle nach, wobei zu beachten ist, daß laut Vorschrift bei den Verletzungen von Personen auch ganz leichte Unfälle aufgeführt werden müssen, insofern sie eine Arbeitsunfähigkeit von mehr als sechs Tagen zur Folge haben:

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:09 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

1. Unfallereignisse.

	Entgleisungen		Zusammenstöße		Sonstige Unfälle	Zusammen
	im ganzen	auf 1 Million Zugkm	im ganzen	auf 1 Million Zugkm		
1903	24	1,05	27	1,18	808	859
1904	35	1,45	15	0,62	951	1 001
1905	34	1,34	20	0,79	1 094	1 148
1906	29	1,08	27	1,01	1 236	1 292
1907	43	1,35	33	1,12	1 500	1 576
1908	39	1,26	17	0,56	1 416	1 472
1909	30	0,93	19	0,59	1 287	1 336
1910	41	1,22	14	0,42	1 258	1 313
1911	34	0,98	25	0,72	1 417	1 476

2. Todesfälle und Verletzungen.

	Todesfälle		Verletzungen		Zusammen	
	im ganzen	auf 1 Million Personenkm	im ganzen	auf 1 Million Personenkm	im ganzen	auf 1 Million Personenkm
a) Reisende.						
1903	18	0,0170	70	0,0662	88	0,0832
1904	10	0,0088	60	0,0529	70	0,0617
1905	9	0,0070	79	0,0613	88	0,0683
1906	10	0,0069	82	0,0568	92	0,0637
1907	8	0,0052	113	0,0721	121	0,0773
1908	14	0,0088	65	0,0408	79	0,0496
1909	10	0,0056	57	0,0323	67	0,0379
1910	6	0,0029	59	0,0290	65	0,0319
1911	12	0,0056	49	0,0230	61	0,0286
b) Bahnpersonal.						
1903	16	0,69	691	29,73	707	30,42
1904	21	0,85	818	33,20	839	34,05
1905	24	0,93	933	36,22	957	37,15
1906	25	0,92	1 090	39,95	1 115	40,87
1907	35	1,18	1 362	45,33	1 397	46,51
1908	27	0,89	1 269	41,62	1 296	42,51
1909	31	0,96	1 145	35,34	1 176	36,30
1910	28	0,83	1 117	33,12	1 145	33,95
1911	30	0,86	1 269	36,39	1 299	37,25

Generated on 2019-07-31 15:09 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Es ist somit eine durchschnittliche Verminderung der Unfälle im Verhältnis zu den maßgebenden Verkehrszahlen festzustellen. Während die Zahl der Personenkilometer auf das Kilometer der betriebenen Linien 1901 387 604 war, betrug sie 1910 735 667 und die Zahl der Zugkilometer auf das Kilometer betriebener Linie ist von 8 576 auf 11 684 gestiegen. Das Ergebnis erscheint noch erheblich günstiger, wenn zum Vergleich die Jahre vor der Verstaatlichung beigezogen werden. In der Periode von 1892 bis 1901 war die Zahl der Entgleisungen im Jahresdurchschnitt 34,4, die der Zusammenstöße 22,2; bei den Reisenden die durchschnittliche Zahl der Todesfälle auf 1 Million Personenkilometer 0,0099 und die der Verletzungen 0,0442; beim Bahnpersonal die Zahl der Todesfälle auf 1 Million Zugkilometer 1,08, die der Verletzungen aber 27,12. Die größere Zahl der Verletzungen dürfte auf eine genauere Berichterstattung über unbedeutende Verletzungen zurückzuführen sein. Zur Verminderung der Betriebsunfälle im ganzen haben namentlich beigetragen die Verbesserung der Sicherungsanlagen (Zentralweichenstellungen, Weichenverriegelungen u. dgl.), die Unterdrückung vieler Übergänge in Schienenhöhe, die Verbesserung der Beleuchtung in den Bahnhöfen und größeren Stationen, insbesondere auch in den Güter- und Rangierbahnhöfen, die Vermehrung der Zahl der Bremshütten auf Güterwagen, die Anbringung von Schutzvorrichtungen an den Türen der Personen-, Gepäck- und Güterwagen.

4. Finanzielle Ergebnisse.

Für den Rechnungsabschluß der Bundesbahnen sind in erster Linie die Betriebsergebnisse maßgebend, d e r Ü b e r s c h u ß d e r B e t r i e b s e i n n a h m e n (Transporteinnahmen und verschiedene Einnahmen) ü b e r d i e B e t r i e b s a u s g a b e n, der in Franken betragen hat:

	im ganzen	für das Bahnkm	für das Zugkm	für das Achskm (Rappen)
1902	27 665 500	18 744	2,00	7,32
1903	38 318 912	15 749	1,68	6,00
1904	37 044 732	15 195	1,53	5,47
1905	40 520 424	16 600	1,60	5,65
1906	45 429 667	18 512	1,70	5,79
1907	46 484 603	18 873	1,60	5,35
1908	41 170 368	16 716	1,38	4,66
1909	53 990 451	20 389	1,69	5,54
1910	70 473 383	25 702	2,12	6,67
1911	71 864 082	26 113	2,11	6,52

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:09 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Es fällt für die Gewinn- und Verlustrechnung ferner in Betracht die Bewegung des Erneuerungsfonds für Oberbau, Rollmaterial und Mobiliar; die Einlagen in diesen haben die Entnahmen zu Erneuerungszwecken überstiegen um Franken:

1902	1 987 713
1903	2 112 293
1904	1 339 576
1905	1 763 790
1906	162 413
1907	1 622 678
1908	741 809
1909	2 279 586
1910	2 101 195
1911	1 589 934
zusammen . .	15 700 987.

In den Erneuerungsfonds der Bundesbahnen sind ferner eingelegt worden die Erneuerungsfonds der verstaatlichten Bahnen mit folgenden Beträgen:

Schweizerische Centralbahn	10 414 421
Schweizerische Nordostbahn.	15 855 477
Vereinigte Schweizerbahnen	6 383 066
Jura-Simplonbahn	18 757 236
Gotthardbahn	7 655 797
zusammen . .	59 065 997
Bestand des Fonds Ende 1911	74 766 984.

Unter den Einnahmen der Gewinn- und Verlustrechnung erscheinen sodann als wesentliche Posten die jedes Jahr wechselnden Erträgnisse verfügbarer Kapitalien, Bauzinsen auf den im Bau begriffenen neuen Linien bis zur Betriebseröffnung, der Ertrag des Dampfschiffbetriebs (1902 und 1903 auf dem Züricher- und Bodensee, von 1904 an nur noch auf dem Bodensee, nachdem die Dampfschiffe auf dem Zürichersee, deren Betrieb Ausfälle ergab, an die Züricher Dampfbootgesellschaft abgetreten worden waren unter Zusicherung einer jährlichen Subvention von 15 000 Frcs. bis Ende 1912) und seit 1906 die Betriebssubvention Italiens an den Simplon mit jährlich 66 000 Frcs.

Den Hauptposten der Ausgaben bildet die Verzinsung der konsolidierten Anleihen, die zufolge der Bezahlung des Rückkaufspreises der verstaatlichten Bahnen und der Deckung der Auslagen zu Lasten der Baurechnung von Ende 1903 bis Ende 1908 von 1 075 152 100

Generated on 2019-07-31 15:09 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Franken auf 1 149 056 250 Frcs. und bis Ende 1911 auf 1 457 213 350 Franken gestiegen sind.

Die ersten Bundesbeschlüsse, auf denen die Ausgabe dieser Anleihen beruht, sind im Archiv 1905, Seite 120/125 mitgeteilt. Von der Ermächtigung zur Ausgabe 3 proz. Obligationen konnte nur für 150 Millionen Gebrauch gemacht werden; die späteren Bedürfnisse wurden wieder durch 3½ proz. Obligationen gedeckt, nämlich die letzten 3 Millionen der Serie F und je 10 Millionen der Serien G, H, I und K der Emission von 1902, sowie 80 Millionen des 3½ proz. Anlehens von 1910 gemäß Bundesratsbeschluß vom Dezember 1909. Außerdem begaben die Bundesbahnen 4 proz. Depotscheine, bis Ende 1911 im Betrage von 35 900 000 Frcs. Zufolge des Rückkaufes der Gotthardbahn wurde deren konsolidierte Anleihe im Betrage von 116 070 000 Frcs. (Rest Ende 1911 115 530 000 Frcs.) übernommen und eine 4 proz. Bundesanleihe von 1912 83 750 000 Frcs. auf Ende 1911 ausgegeben.

Die Verzinsung dieser Anleihen und die gesetzliche Tilgung des Anlagekapitals innerhalb sechzig Jahre erforderte in Franken:

	Verzinsung	Tilgung
1902	25 173 540	—
1903	36 264 495	4 307 336
1904	36 322 497	4 529 393
1905	35 760 755	4 814 446
1906	39 505 387	5 103 721
1907	40 675 531	5 405 449
1908	40 479 988	4 549 755
1909	43 125 384	6 486 698
1910	47 749 431	6 779 181
1911	48 171 208	8 078 980
1902/11		50 054 959.

Außer dieser Tilgung des Anlagekapitals wurden ferner von 1902 bis einschließlich 1911 zu Abschreibungen verwendet:

für Abschreibung untergegangener Anlagen . .	5 822 865
für Tilgung von Kursverlusten und Emissionskosten der Anleihen	6 171 759
Gesamtsumme aller Tilgungen	62 049 583.

Dabei ist nicht gerechnet die jährliche Amortisationsquote von 915 000 Franken zur Deckung des versicherungstechnischen Defizits der Hilfs- und Pensionskasse für die Beamten der Bundesbahnen.

(Fortsetzung des Textes auf S. 1148.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:10 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

(Zu S. 1148 gehörig.) **Bilanz auf**

Aktiven.	Frcs.	Cts.	Frcs.	Cts.
I. Baukonto:				
a) Bahnanlage und feste Einrichtungen	1 016 307 952	73		
b) Rollmaterial	226 026 595	43		
c) Mobiliar und Gerätschaften	21 129 958	59	1 263 464 506	75
II. Unvollendete Bauobjekte:				
a) Zentralverwaltung	1 305 633	28		
b) Kreis I	12 473 269	50		
c) Kreis II	15 175 375	51		
d) Kreis III	12 159 822	99		
e) Kreis IV	18 143 982	63		
f) Kreis V	2 572 741	78		
g) Zweiter Simplontunnel	158 608	40		
h) Brienzerseebahn	311 014	27		
i) Nebengeschäfte	—	—	62 300 448	36
III. Überschuß des Rückkaufspreises über die Aktiven der früheren Gesellschaften	.	.	113 917 355	77
IV. Zu amortisierende Verwendungen:				
a) Kursverluste auf Obligationsemissionen	28 816 839	95		
b) Baukosten für Bahnhof- und Stationsumbauten	1 021 055	45	29 837 895	40
V. Verwendungen auf Nebengeschäfte:				
Dampfschiffbetrieb auf dem Bodensee	.	.	2 374 838	35
VI. Verfügbare Mittel:				
a) Kassen, Wechsel und Bankguthaben	55 713 198	81		
b) Wertschriften:				
Portefeuille der eigenen Wertschriften 14 085 466 Fr.				
Portefeuille des Erneuerungsfonds . 65 429 640 „	79 515 106	—		
c) Entbehrliche Liegenschaften. . . .	7 038 512	14		
d) Materialvorräte	32 902 230	91		
e) Verschiedene Debitoren	5 577 806	80	180 746 854	66
			1 652 641 899	29

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:10 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

31. Dezember 1911.

Passiven.	Frcs.	Cts.	Frcs.	Cts.
I. Konsolidierte Anleihen:				
a) Eisenbahnrente 3 % von 1890 . . .	69 333 000	—		
b) Schweiz. Eisenbahnrente von 1900 .	75 000 000	—		
c) Anleihen der S. B. B. von 1899/1902, zu 3½ %	496 500 000	—		
d) Anleihen der S. B. B. von 1910, zu 3½ %	80 000 000	—		
e) Anleihen der S. B. B. von 1912 zu 4%	83 750 000	—		
f) Anleihen der S. B. B. von 1903, zu 3 % (différé)	150 000 000	—		
g) Anleihen der Schweizerischen Centralbahn	98 487 500	—		
h) Anleihen der Schweizerischen Nordostbahn	65 512 500	—		
i) Anleihen der Vereinigten Schweizerbahnen	26 679 800	—		
k) Anleihen der Jura-Simplonbahn . .	160 520 550	—		
l) Anleihen der Gotthardbahn	115 530 000	—		
m) 4 proz. Depotscheine zugunsten der Pensions- und Hilfskassen	35 900 000	—	1 457 213 350	—
II. Gotthardsubventionen, mit bedingtem Beteiligungsrecht am Betriebsergebnis (pro memoria) 119 000 000 Frcs. . . .	.	.	—	—
III. Amortisationskonto	.	.	50 054 960	80
IV. Schwebende Schulden:				
a) Verfallene Obligationen und Coupons	3 281 940	33		
b) Noch nicht verfallene Ratazinse . .	5 634 643	35		
c) Guthaben der Unterstützungskassen:				
1. Pensions- und Hilfskasse der S. B. B. . 104 925,62 Fr.				
2. Kranken- und Hilfskasse der ständigen Arbeiter S. B. B. . . 103 748,85 „				
3. Fonds für außerordentl. Unterstützungen der S. C. B. . . 1 802,55 „				
4. Pensions- und Hilfskasse der G. B. . . 26 562,80 „				
5. Fonds für hervorragende Leistungen im Betriebsdienst der GB. 807,65 „	237 847	47		
d) Kautionen von Unternehmern und Lieferanten	714 485	70		
e) Verschiedene Kreditoren	35 525 971	95		
f) Durch die Kassen im Jahre 1912 reglierte Ausgaben und Einnahmen des Jahres 1911 (Saldo)	18 129 206	83	63 524 095	63
V. Spezialfonds:				
a) Erneuerungsfonds	74 766 984	34		
b) Fonds zur Deckung der Pensionen der ehemaligen J. S.	388 940	75		
c) Fonds zur Deckung der Pensionen der ehemaligen G. B.	665 000	—		
d) Versicherungsfonds gegen Feuerschaden	453 300	—	76 274 225	09
VI. Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung	.	.	5 575 267	77
			1 652 641 899	29

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:10 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

In einen Fonds für Versicherung gegen Feuerschaden wurden seit 1908 jährlich 100 000 Frcs., seit dem Rückkauf der Gotthardbahn 120 000 Frcs. eingelegt, um nach Ablauf der bestehenden Verträge mit Versicherungsgesellschaften den Übergang zur Selbstversicherung zu erleichtern. Der Fonds beträgt Ende 1911 453 300 Frcs.

Die Gewinn- und Verlustrechnung hat bisher folgende Resultate ergeben:

	Einnahmen	Ausgaben	Überschuß
1902	37 825 963	33 403 543	4 422 420
1903	53 848 728	52 818 046	1 030 682
1904	53 667 661	53 606 926	60 735
1905	55 545 363	54 893 629	651 734
1906	58 263 756	53 435 232	4 828 524
1907	58 534 750	55 680 543	2 854 207
1908	53 098 324	55 952 398	— 2 854 074
1909	64 662 073	74 146 447	— 9 484 374
1910	83 078 335	84 613 951	— 1 535 616
1911	85 195 477	79 620 209	5 575 268.

Die Bilanz der Bundesbahnen auf den 31. Dezember 1911 ist auf S. 1146/1147 veröffentlicht. Die Begründung der einzelnen Posten der Bilanz ergibt sich aus der vorausgehenden Darstellung. Zu bemerken ist nur, daß dem Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung von 5 575 268 Franken der Passivsaldo des Vorjahres mit 1 535 616 Frcs. hinzuzurechnen ist, um den wirklichen Überschuß des Betriebsjahres 1911 zu erhalten; dieser macht somit 7 110 884 Franken aus. Außerdem ist in der Rechnung für 1911 nachträglich die Ausgleichung der Zinszahlung auf dem Rückkaufspreis der Gotthardbahn für die Jahre 1909 und 1910 durchgeführt worden, mit einer außerordentlichen Ausgabe von 2 432 870 Frcs. Bei Berücksichtigung der genannten zwei Posten beträgt der wirkliche Überschuß der Gewinn- und Verlustrechnung für 1911 rund 9½ Millionen Franken.

Dieses Ergebnis berechtigt zu der Annahme, daß die zufolge der Aufbesserung der Gehälter und Löhne des Personals mit 1912 eintretende Ausgabenvermehrung ohne Anstand gedeckt werden kann. Bei vorsichtiger Geschäftsführung ist die Lage der Bundesbahnen auch für die Zukunft als gesichert zu erachten, und es sind die großen, volkswirtschaftlichen Vorteile der Verstaatlichung ohne finanzielle Opfer erreicht worden.

Generated on 2019-07-31 15:10 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

(Zu S. 817, Heft 4 gehörig.) Anlage 1.

Vergleich.

In Sachen

der Gotthardbahngesellschaft in Liquidation, in Luzern, Klägerin,

gegen

die Schweizerische Eidgenossenschaft, Beklagte,

betreffend

Feststellung der Rückkaufsentschädigung für die Gotthardbahn.

sind heute, Samstag, den 10. Juni 1911,

vor dem Präsidenten des Schweizerischen Bundesgerichts erschienen:

als Anwalt der Klägerin: Herr Fürsprech Dr. Schaller in Luzern, in Begleitung der Herren:

R. Abt, Präsident der Liquidationskommission der Gotthardbahn, H. Dietler, geschäftsführendes Mitglied und E. Isler, Mitglied dieser Kommission,

als Anwalt der Schweizerischen Eidgenossenschaft: Herr Dr. P. Scherrer, Advokat in Basel, in Begleitung der Herren: Bundespräsident M. Ruchet, Bundesrat Dr. Forrer und Bundesrat R. Comtesse,

worauf sie in Erledigung des zwischen den Parteien schwebenden Rechtsstreites über die Festsetzung der Rückkaufsentschädigung folgenden

Vergleich

eingehen:

1. Die Gotthardbahngesellschaft in Liquidation verzichtet auf die von ihr gestellten bzw. vorbehaltenen Forderungen für das zweite Gleise Immensee—Brunnen, auf Rückerstattung für seit dem 1. Mai 1904 erfolgte, auf Baukonto gehörende Verwendungen, und auf Rückerstattung der Ausgaben für Vorarbeiten für Projektierung des zweiten Gleises Giubiasco—Chiasso und einer Ausweiche zwischen Luzern und Meggen, im Gesamtbetrage von 8 476 973 Frcs.

2. Die Gotthardbahngesellschaft in Liquidation anerkennt, daß von dem laut früherer Vereinbarung vom 16./29. April 1909 festgestellten Betrage des kapitalisierten Reinertrages von . . . . . 212 500 000 Frcs.
außer dem auf Rechnung der Rückkaufsentschädigung von der Schweizerischen Eidgenossenschaft gemäß Vereinbarung vom 30. April 1909 übernommenen Obligationenanleihen, vom 1. April 1895, im Betrage von . . . . . 117 090 000 „
somit vom Restbetrag von . . . . . 95 410 000 Frcs.
in Abzug kommt ein Betrag von . . . . . 11 660 000 „ ,
so daß als restanzliche Rückkaufsentschädigung die Schweizerische Eidgenossenschaft der Gotthardbahngesellschaft in Liquidation schuldet einen Betrag von . . . . . 83 750 000 Frcs.
Wert 1. Mai 1909.

3. Die Schweizerische Eidgenossenschaft verzichtet auf alle weitergehenden Abzugsforderungen, die sie im Prozeß geltend gemacht und vorbehalten hat.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:10 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

4. Die Schweizerische Eidgenossenschaft übernimmt mit Wirkung vom 1. Mai 1909 an die Hilfskasse der Beamten und Angestellten der Gotthardbahn mit allen damit verbundenen Rechten und Pflichten einschließlich der von der Gotthardbahn solchen noch lebenden Beamten und Angestellten zugesicherten Ansprüche, die in den Dienst der Bundesbahnen übergetreten und nicht Mitglieder der Hilfskasse sind.

5. Das Kapital der in Art. 2 festgesetzten Rückkaufsentschädigung wird der Gotthardbahngesellschaft in Liquidation in Bundesbahnobligationen im Nominalbetrage von 500 oder 1 000 Frcs., nach Wahl der Gesellschaft, zu pari gerechnet, ausbezahlt, zinsbar ab 1. Januar 1912. Diese Obligationen sind halbjährlich auf 30. Juni und 31. Dezember zu 4 % zu verzinsen. Sie sind rückzahlbar in Schweizer Währung nach einem aufzustellenden Amortisationsplan in 50 gleichmäßigen Jahresraten vom Jahre 1922 an bis zum Jahre 1971. Der Bundesrat behält sich vor, unter Beobachtung einer Kündigungsfrist von drei Monaten die Amortisationsquoten zu verstärken oder die Obligationen ganz zurückzuzahlen; jedoch kann er von diesem Rechte erst vom 31. Dezember 1921 an Gebrauch machen.

Der Zins der Rückkaufsentschädigung vom 1. Mai 1909 an ist zu 4 % zu berechnen und auf 31. Dezember 1911 bar zu bezahlen, unter Abzug der bereits geleisteten und der noch zu leistenden Anzahlung.

6. Die Schweizerische Eidgenossenschaft tritt in die Verpflichtungen der Gotthardbahngesellschaft in Liquidation Dritten gegenüber ein, die sich aus dem Eisenbahnbetriebe ergeben haben und bis heute noch nicht durch rechtskräftiges Urteil oder Vertrag erledigt sind. Anderseits tritt die Schweizerische Eidgenossenschaft in alle Forderungsrechte ein, die zurzeit der Gotthardbahngesellschaft in Liquidation Dritten gegenüber zustehen und aus dem Betriebe herrühren, jedoch ohne Gewährspflicht.

7. Die bisher getroffenen Vereinbarungen, mit Ausnahme derjenigen, betreffend Reistrechte, vom 17. November 1909, bleiben in Kraft.

8. Mit der Bezahlung der in Ziffer 2 festgesetzten Rückkaufsentschädigung und der dafür zu zahlenden Zinsen sind alle Ansprüche, welche die Gotthardbahngesellschaft in Liquidation aus dem Rückkauf der Gotthardbahn an die Schweizerische Eidgenossenschaft zu erheben hat, getilgt und die von dieser erhobenen Ansprüche erledigt.

9. Allfällige Streitigkeiten über die Auslegung oder die Vollziehung dieses Vergleichs entscheidet das Bundesgericht als einzige Instanz.

10. Dieser Vergleich fällt dahin, wenn er nicht bis zum 20. Dezember 1911 die Genehmigung des Bundesrates und der Bundesversammlung, sowie diejenige der Liquidationskommission und der Generalversammlung der Aktionäre der Gotthardbahngesellschaft in Liquidation erhalten haben wird.

11. Mit der Ratifikation des Vergleichs ist der vor dem Bundesgericht angehobene Prozeß erledigt. Die Gerichtskosten werden von beiden Parteien zu gleichen Teilen getragen. Die Parteikosten werden wettgeschlagen.

Bern, den 10. Juni 1911.

(Folgen die Unterschriften.)

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:10 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

(Zu S. 1131 gehörig.) Anlage 2.

Gehaltsordnung

für

die Beamten und ständigen Angestellten der schweizerischen Bundesbahnen.

(Vom 27. Juni 1911.)

In Ausführung des Art. 2 des Bundesgesetzes vom 23. Juni 1910, betreffend die Besoldungen der Beamten und Angestellten der schweizerischen Bundesbahnen, wird das Minimum und das Maximum der Besoldung für jede einzelne Beamtung und Anstellung festgesetzt wie folgt:

A. Allgemeine Verwaltung.

I. Besoldungsklasse (10 000—15 000 Frcs.).

1. Gehaltsstufe (12 000—15 000 Frcs.):
   Die Mitglieder der Generaldirektion.
2. Gehaltsstufe (10 000—12 000 Frcs.):
   Die Mitglieder der Kreisdirektionen.

II. Besoldungsklasse (5 200—11 000 Frcs.).

1. Gehaltsstufe (8 000—11 000 Frcs.):
   Keine.
2. Gehaltsstufe (7 000—10 000 Frcs.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Der Generalsekretär, der Abteilungschef der Ausgabenkontrolle, der Abteilungschef der Hauptbuchhaltung, der Abteilungschef der Hauptkasse und Wertschriftenverwaltung, der Abteilungschef für den Personenverkehr, der Abteilungschef für den Güterverkehr, der Abteilungschef der Einnahmenkontrolle, der Abteilungschef für das Rechtswesen.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Keine.
3. Gehaltsstufe (6 000—9 000 Frcs.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Der Abteilungschef für Publizität und Statistik, der Abteilungschef für Frachtreklamationen, der Abteilungschef der Verwaltung der Pensions-, Hilfs- und Krankenkassen, der I. Stellvertreter des Generalsekretärs, der I. Stellvertreter des Abteilungschefs für den Personenverkehr, die I. Stellvertreter des Abteilungschefs für den Güterverkehr, die I. Stellvertreter des Abteilungschefs der Einnahmenkontrolle, die Stellvertreter des Abteilungschefs für das Rechtswesen.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die Vorstände der Rechtsbureaus.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:13 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

4. Gehaltsstufe (5 200—8 000 Frcs.):

a) bei der Generaldirektion:

Der II. Stellvertreter des Generalsekretärs, der Stellvertreter des Abteilungschefs der Ausgabenkontrolle, der Stellvertreter des Abteilungschefs der Hauptbuchhandlung, der Stellvertreter des Abteilungschefs der Hauptkasse und Wertschriftenverwaltung.

b) bei den Kreisdirektionen:

Die Direktionssekretäre, die Vorstände der Rechnungsbureaus, die Kassiere.

III. Besoldungsklasse (4 000—7 200 Frcs.).

1. Gehaltsstufe (5 000—7 200 Frcs.):

a) bei der Generaldirektion:

Der Stellvertreter des Abteilungschefs für Publizität, die Vorstände von Agenturen im Ausland, die II. Stellvertreter des Abteilungschefs für den Personenverkehr, die II. Stellvertreter des Abteilungschefs für den Güterverkehr, die II. Stellvertreter des Abteilungschefs der Einnahmenkontrolle, die Stellvertreter des Abteilungschefs für Frachtreklamationen, der Stellvertreter des Abteilungschefs der Verwaltung der Pensions-, Hilfs- und Krankenkassen.

b) bei den Kreisdirektionen:

Die Vorstände der Materialverwaltungen.

2. Gehaltsstufe (4 600—6 600 Frcs.):

a) bei der Generaldirektion:

Der Übersetzer, zugleich Übersetzer des Verwaltungsrates, der Stellvertreter des Abteilungschefs für Statistik, die Tarifbeamten, der Drucksachenverwalter.

b) bei den Kreisdirektionen:

Die Stellvertreter der Vorstände der Rechtsbureaus.

3. Gehaltsstufe (4 000—6 000 Frcs.):

a) bei der Generaldirektion:

Die Departementssekretäre, der Kanzleivorstand, der Registrator, die Übersetzer.

b) bei den Kreisdirektionen:

Die Stellvertreter der Direktionssekretäre, die Stellvertreter der Vorstände der Rechnungsbureaus, die Buchhalter der Rechnungsbureaus, die Tarifbeamten, die Grundbuchsekretäre.

IV. Besoldungsklasse (2 500—5 500 Frcs.).

1. Gehaltsstufe (3 500—5 500 Frcs.):

a) bei der Generaldirektion:

Die Stationsrevisoren, der Stellvertreter des Drucksachenverwalters.

b) bei den Kreisdirektionen:

Die Departementssekretäre, die Kanzleivorstände, die Registratoren, die Übersetzer, die Stellvertreter der Vorstände der Materialverwaltungen.

2. Gehaltsstufe (3 300—5 300 Frcs.):

a) bei der Generaldirektion:

Die Bureauchefs.

Generated on 2019-07-31 15:13 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

b) bei den Kreisdirektionen:
Keine.

3. Gehaltsstufe (3 300—5 100 Frcs.):
a) bei der Generaldirektion:
Keine.
b) bei den Kreisdirektionen:
Die Bureauchefs, die Rechnungsführer der Materialverwaltungen.

4. Gehaltsstufe (3 000—4 800 Frcs.):
a) bei der Generaldirektion:
Die Bureaugehilfen I. Klasse.
b) bei den Kreisdirektionen:
Keine.

5. Gehaltsstufe (2 700—4 500 Frcs.):
a) bei der Generaldirektion:
Keine.
b) bei den Kreisdirektionen:
Die Bureaugehilfen I. Klasse.

6. Gehaltsstufe (2 500—4 200 Frcs.):
Keine.

V. Besoldungsklasse (2 100—3 800 Frcs.).

1. Gehaltsstufe (2 300—3 800 Frcs.):
a) bei der Generaldirektion:
Der Faktor der Billettdruckerei.
b) bei den Kreisdirektionen:
Keine.

2. Gehaltsstufe (2 200—3 600 Frcs.):
a) bei der Generaldirektion:
Die Bureaugehilfen II. Klasse, der Stellvertreter des Faktors der Billettdruckerei, die Telegraphisten I. Klasse.
b) bei den Kreisdirektionen:
Die Bureaugehilfen II. Klasse, die Telegraphisten I. Klasse.

3. Gehaltsstufe (2 100—3 400 Frcs.):
a) bei der Generaldirektion:
Keine.
b) bei den Kreisdirektionen:
Keine.

VI. Besoldungsklasse (1 600—3 100 Frcs.).

1. Gehaltsstufe (2 000—3 100 Frcs.):
a) bei der Generaldirektion:
Die Billettdrucker.
b) bei den Kreisdirektionen:
Keine.

Generated on 2019-07-31 15:13 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

2. Gehaltsstufe (1 800—2 900 Frcs.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Die Bureaugehilfen III. Klasse, die Hausmeister der Verwaltungsgebäude, die Telegraphisten II. Klasse, die Magaziner.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die Bureaugehilfen III. Klasse, die Hausmeister der Verwaltungsgebäude, die Telegraphisten II. Klasse, die Magaziner der Materialverwaltungen.
3. Gehaltsstufe (1 600—2 700 Frcs.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Die Bureaudiener I. Klasse.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die Bureaudiener I. Klasse.

VII. Besoldungsklasse (1 400—2 500 Frcs.).

1. Gehaltsstufe (1 600—2 500 Frcs.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Die Bureaugehilfen IV. Klasse, die Telegraphisten III. Klasse, die Buchbinder, die Autographiedrucker, die Magazingehilfen.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die Bureaugehilfen IV. Klasse, die Telegraphisten III. Klasse, die Buchbinder, die Autographiedrucker, die Magazingehilfen.
2. Gehaltsstufe (1 500—2 400 Frcs.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Die Bureaudiener II. Klasse, die Fourgonführer.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die Bureaudiener II. Klasse, die Fourgonführer.
3. Gehaltsstufe (1 500—2 300 Frcs.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Die Ausläufer, die Magazinarbeiter.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die Ausläufer, die Magazinarbeiter.
4. Gehaltsstufe (1 400—2 200 Frcs.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Keine.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Keine.
5. Gehaltsstufe (1 400—2 000 Frcs.):
   Keine.
6. Gehaltsstufe (1 400—1 700 Frcs.):
   Keine.

B. Bau, Unterhalt und Aufsicht der Bahn.

II. Besoldungsklasse (5 200—11 000 Frcs.).

1. Gehaltsstufe (8 000— 11 000 Frcs.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Der Oberingenieur.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:11 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

b) bei den Kreisdirektionen:
Keine.

2. Gehaltsstufe (7 000—10 000 Frcs.):
a) bei der Generaldirektion:
Die Stellvertreter des Oberingenieurs.
b) bei den Kreisdirektionen:
Die Oberingenieure.

3. Gehaltsstufe (6 000—9 000 Frcs.):
a) bei der Generaldirektion:
Der Abteilungschef der Oberbaumaterialverwaltung, die Ingenieure I. Klasse und Architekten I. Klasse als technische Bureauvorstände.
b) bei den Kreisdirektionen:
Die Stellvertreter der Oberingenieure.

4. Gehaltsstufe (5 200—8 000 Frcs.):
a) bei der Generaldirektion:
Die Ingenieure I. Klasse, die Architekten I. Klasse, die technischen Beamten I. Klasse.
b) bei den Kreisdirektionen:
Die Ingenieure I. Klasse und Architekten I. Klasse als technische Bureauvorstände, die Bahningenieure I. Klasse.

III. Besoldungsklasse (4 000—7 200 Frcs.).

1. Gehaltsstufe (5 000—7 200 Frcs.):
a) bei der Generaldirektion:
Der Stellvertreter des Abteilungschefs der Oberbaumaterialverwaltung.
b) bei den Kreisdirektionen:
Die Ingenieure I. Klasse, die Architekten I. Klasse, die technischen Beamten I. Klasse, die Bahningenieure II. Klasse, der Forstinspektor (bei Kreis V).

2. Gehaltsstufe (4 600—6 600 Frcs.):
a) bei der Generaldirektion:
Die Geometer I. Klasse.
b) bei den Kreisdirektionen:
Keine.

3. Gehaltsstufe (4 000—6 000 Frcs.):
a) bei der Generaldirektion:
Keine.
7 *b) bei den Kreisdirektionen:*
Die Geometer I. Klasse.

IV. Besoldungsklasse (2 500—5 500 Frcs.).

1. Gehaltsstufe (3 500—5 500 Frcs.):
a) bei der Generaldirektion:
Die Ingenieure II. Klasse, die Architekten II. Klasse, die technischen Beamten II. Klasse, die Bureauchefs des Oberingenieurs und der Oberbaumaterialverwaltung.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:13 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

b) bei den Kreisdirektionen:
Die Ingenieure II. Klasse, die Architekten II. Klasse, die technischen Beamten II. Klasse, die Stellvertreter der Bahningenieure.

2. Gehaltsstufe (3 300—5 300 Frcs.):
a) bei der Generaldirektion:
Die Techniker I. Klasse.
b) bei den Kreisdirektionen:
Die Bureauchefs der Oberingenieure.

3. Gehaltsstufe (3 300—5 100 Frcs.):
a) bei der Generaldirektion:
Die Geometer II. Klasse.
b) bei den Kreisdirektionen:
Die Geometer II. Klasse, die Techniker I. Klasse.

4. Gehaltsstufe (3 000—4 800 Frcs.):
a) bei der Generaldirektion:
Die Bureaugehilfen I. Klasse.
b) bei den Kreisdirektionen:
Die Rechnungsführer I. Klasse der Bahningenieure.

5. Gehaltsstufe (2 700—4 500 Frcs.):
a) bei der Generaldirektion:
Keine.
b) bei den Kreisdirektionen:
Die Bureaugehilfen I. Klasse.

6. Gehaltsstufe (2 500—4 200 Frcs.):
a) bei der Generaldirektion:
Die Techniker II. Klasse.
b) bei den Kreisdirektionen:
Die Techniker II. Klasse, die Rechnungsführer II. Klasse der Bahningenieure, die Bahnmeister I. Klasse.

V. Besoldungsklasse (2 100—3 800 Frcs.).

1. Gehaltsstufe (2 300—3 800 Frcs.):
a) bei der Generaldirektion:
Keine.
b) bei den Kreisdirektionen:
Die Bahnmeister II. Klasse.

2. Gehaltsstufe (2 200—3 600 Frcs.):
a) bei der Generaldirektion:
Die Bureaugehilfen II. Klasse.
b) bei den Kreisdirektionen:
Die Bureaugehilfen II. Klasse, die Brückenaufseher, die Stellwerkaufseher.

3. Gehaltsstufe (2 100—3 400 Frcs.):
Keine.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:11 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

VI. Besoldungsklasse (1 600—3 100 Frcs.).

1. Gehaltsstufe (2 000—3 100 Frcs.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Die technischen Gehilfen I. Klasse.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die technischen Gehilfen I. Klasse, die Bahnmeistergehilfen I. Klasse.
2. Gehaltsstufe (1 800—2 900 Frcs.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Die Bureaugehilfen III. Klasse.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die Bureaugehilfen III. Klasse, die Brückenmonteure, die Stellwerkmonteure.
3. Gehaltsstufe (1 600—2 700 Frcs.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Die technischen Gehilfen II. Klasse.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die technischen Gehilfen II. Klasse, die Bahnmeistergehilfen II. Klasse, die Vorarbeiter I. Klasse.

VII. Besoldungsklasse (1 400—2 500 Frcs.).

1. Gehaltsstufe (1 600—2 500 Frcs.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Die Bureaugehilfen IV. Klasse.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die Bureaugehilfen IV. Klasse, die Blockwärter I. Klasse, die Tunnelwärter I. Klasse, die Barrierenwärter I. Klasse.
2. Gehaltsstufe (1 500—2 400 Frcs.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Keine.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die Vorarbeiter II. Klasse, die Stellwerkschlosser.
3. Gehaltsstufe (1 500—2 300 Frcs.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Keine.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die Ausläufer, die Bahnwärter I. Klasse, die Blockwärter II. Klasse, die Tunnelwärter II. Klasse, die Barrierenwärter II. Klasse.
4. Gehaltsstufe (1 400—2 200 Frcs.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Keine.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die Bahnarbeiter I. Klasse.
5. Gehaltsstufe (1 400—2 000 Frcs.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Keine.

Generated on 2019-07-31 15:11 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

b) bei den Kreisdirektionen:
Die Bahnwärter II. Klasse, die Barrierenwärter III. Klasse, die Bahnarbeiter II. Klasse.

6. Gehaltsstufe (1 400—1 700 Frcs.):
Keine.

C. Expeditions-, Zug- und Telegraphendienst.

II. Besoldungsklasse (5 200—11 000 Frcs.).

1. Gehaltsstufe (8 000—11 000 Frcs.):
a) bei der Generaldirektion:
Der Oberbetriebschef.
b) bei den Kreisdirektionen:
Keine.

2. Gehaltsstufe (7 000—10 000 Frcs.):
a) bei der Generaldirektion:
Die Stellvertreter des Oberbetriebschefs, der Obertelegrapheninspektor.
b) bei den Kreisdirektionen:
Die Betriebschefs.

3. Gehaltsstufe (6 000—9 000 Frcs.):
a) bei der Generaldirektion:
Der Stellvertreter des Obertelegrapheninspektors.
b) bei den Kreisdirektionen:
Die Stellvertreter der Betriebschefs.

4. Gehaltsstufe (5 200—8 000 Frcs.):
a) bei der Generaldirektion:
Die Betriebsinspektoren I. Klasse, die Ingenieure I. Klasse beim Telegraphenwesen, die technischen Beamten I. Klasse beim Telegraphenwesen.
b) bei den Kreisdirektionen:
Die Telegrapheninspektoren.

III. Besoldungsklasse (4 000—7 200 Frcs.).

1. Gehaltsstufe (5 000—7 200 Frcs.):
a) bei der Generaldirektion:
Keine.
b) bei den Kreisdirektionen:
Die Betriebsinspektoren, die Bahnhofinspektoren.

2. Gehaltsstufe (4 600—6 600 Frcs.):
a) bei der Generaldirektion:
Der Vorstand der Zentralwagenkontrolle, der Oberrepartiteur.
b) bei den Kreisdirektionen:
Die Bahnhofsvorstände I. Klasse, die Lagerhausverwalter I. Klasse, der Vorstand der Dampfbootverwaltung.

Generated on 2019-07-31 15:11 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

3. Gehaltsstufe (4 000—6 000 Frcs.):

a) bei der Generaldirektion:
Die Betriebsinspektoren II. Klasse.

b) bei den Kreisdirektionen:
Die Stellvertreter der Bahnhofinspektoren, die Güterverwalter, die Stellvertreter der Telegrapheninspektoren.

IV. Besoldungsklasse (2 500—5 500 Frcs.).

1. Gehaltsstufe (3 500—5 500 Frcs.):

a) bei der Generaldirektion:
Der Bureauchef beim Oberbetriebschef, der Stellvertreter des Vorstandes der Zentralwagenkontrolle, der Stellvertreter des Oberrepartiteurs, der Bureauchef beim Obertelegrapheninspektor, die Ingenieure II. Klasse beim Telegraphenwesen, die technischen Beamten II. Klasse beim Telegraphenwesen.

b) bei den Kreisdirektionen:
Die Bahnhofvorstände II. Klasse, die Chefs I. Klasse der Güterexpeditionen, die Lagerhausverwalter II. Klasse.

2. Gehaltsstufe (3 300—5 300 Frcs.):

a) bei der Generaldirektion:
Die Bureauchefs der Zentralwagenkontrolle, die Techniker I. Klasse beim Telegraphenwesen.

b) bei den Kreisdirektionen:
Die Bureauchefs bei den Betriebschefs, die Vorstände der Rangierbahnhöfe, die Stellvertreter der Bahnhofvorstände I. Klasse.

3. Gehaltsstufe (3 300—5 100 Frcs.):

a) bei der Generaldirektion:
Die Repartiteure I. Klasse.

b) bei den Kreisdirektionen:
Die Rechnungsführer bei den Betriebschefs, die Bahnhofvorstände III. Klasse, die Obergüterschaffner I. Klasse, die Techniker I. Klasse beim Telegraphenwesen.

4. Gehaltsstufe (3 000—4 800 Frcs.):

a) bei der Generaldirektion:
Die Bureaugehilfen I. Klasse.

b) bei den Kreisdirektionen:
Die Souchefs I. Klasse, die Stellvertreter der Bahnhofvorstände II. Klasse, die Stellvertreter der Güterverwalter, die Chefs II. Klasse der Güterexpeditionen, der Stellvertreter des Vorstandes der Dampfbootverwaltung.

5. Gehaltsstufe (2 700—4 500 Frcs.):

a) bei der Generaldirektion:
Keine.

b) bei den Kreisdirektionen:
Die Bureaugehilfen I. Klasse, die Stationsvorstände I. Klasse, die Chefs der Einnehmereien, die Stellvertreter der Chefs I. Klasse der Güterexpeditionen.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:11 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

6. Gehaltsstufe (2 500—4 200 Frcs.):

a) bei der Generaldirektion:

Die Repartiteure II. Klasse, die Techniker II. Klasse beim Telegraphenwesen.

b) bei den Kreisdirektionen:

Die Souchefs II. Klasse, die Stellvertreter der Bahnhofvorstände III. Klasse die Chefs der Stationsbureaus, die Chefs der Gepäckexpeditionen, die Chefs der Telegraphenbureaus, die Chefs III. Klasse der Güterexpeditionen, die Bureauchefs I. Klasse der Güterexpeditionen, die Rechnungsführer I. Klasse der Güterexpeditionen, die Einnehmer I. Klasse, die Obergüterschaffner II. Klasse, die Zolldeklaranten I. Klasse, die Stellvertreter der Lagerhausverwalter, die Buchhalter der Lagerhäuser, die Techniker II. Klasse beim Telegraphenwesen.

V. Besoldungsklasse (2 100—3 800 Frcs.).

1. Gehaltsstufe (2 300—3 800 Frcs.):

a) bei der Generaldirektion:

Keine.

b) bei den Kreisdirektionen:

Die Oberzugführer.

2. Gehaltsstufe (2 200—3 600 Frcs.):

a) bei der Generaldirektion:

Die Bureaugehilfen II. Klasse.

b) bei den Kreisdirektionen:

Die Bureaugehilfen II. Klasse, die Stationsvorstände II. Klasse, die Stationsgehilfen I. Klasse, die Gepäckexpedienten I. Klasse, die Telegraphisten I. Klasse, die Bureauchefs II. Klasse der Güterexpeditionen, die Rechnungsführer II. Klasse der Güterexpeditionen, die Zolldeklaranten II. Klasse, die Stellvertreter der Obergüterschaffner, die Güterexpeditionsgehilfen I. Klasse, die Lagerhausgehilfen I. Klasse, die Dampfbootkapitäne.

3. Gehaltsstufe (2 100—3 400 Frcs.):

a) bei der Generaldirektion:

Keine.

b) bei den Kreisdirektionen:

Die Chefs der Wagenkontrollbureaus, die Chefs der Schriftenkontrollbureaus, die Einnehmer II. Klasse.

VI. Besoldungsklasse (1 600—3 100 Frcs.).

1. Gehaltsstufe (2 000—3 100 Frcs.):

a) bei der Generaldirektion:

Die technischen Gehilfen I. Klasse beim Telegraphenwesen.

b) bei den Kreisdirektionen:

Die Stationsvorstände III. Klasse, die Rangiermeister I. Klasse, die Portiers I. Klasse, die Zugführer, die technischen Gehilfen I. Klasse beim Telegraphenwesen, die Aufseher elektrischer Anlagen.

Generated on 2019-07-31 15:11 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

2. Gehaltsstufe (1 800—2 900 Frcs.):

a) bei der Generaldirektion:
Die Bureaugehilfen III. Klasse.

b) bei den Kreisdirektionen:
Die Bureaugehilfen III. Klasse, die Stationsgehilfen II. Klasse, die Gepäckexpedienten II. Klasse, die Telegraphisten II. Klasse, die Wagenkontrolleure I. Klasse, die Schriftenkontrolleure I. Klasse, die Güterexpeditionsgehilfen II. Klasse, die Güterschaffner I. Klasse, die Lagerhausgehilfen II. Klasse, die Magaziner der Lagerhäuser, die Gruppenführer beim Telegraphenwesen, die Magaziner beim Telegraphenwesen, die Monteure beim Telegraphenwesen.

3. Gehaltsstufe (1 600—2 700 Frcs.):

a) bei der Generaldirektion:
Die technischen Gehilfen II. Klasse beim Telegraphenwesen.

b) bei den Kreisdirektionen:
Die Einnehmer III. Klasse, die Rangiermeister II. Klasse, die Portiers II. Klasse, die technischen Gehilfen II. Klasse beim Telegraphenwesen.

VII. Besoldungsklasse (1 400—2 500 Frcs.).

1. Gehaltsstufe (1 600—2 500 Frcs.):

a) bei der Generaldirektion:
Die Bureaugehilfen IV. Klasse.

b) bei den Kreisdirektionen:
Die Bureaugehilfen IV. Klasse, die Stationsgehilfen III. Klasse, die Gepäckexpedienten III. Klasse, die Telegraphisten III. Klasse, die Vorarbeiter beim Gepäckdienst, die Vorarbeiter beim Rangierdienst, die Güterexpeditionsgehilfen III. Klasse, die Güterschaffner II. Klasse, die Vorarbeiter I. Klasse beim Güterdienst, die Frachteinzüger, die Lagerhausgehilfen III. Klasse, die Weichenwärter I. Klasse, die Barrierenwärter I. Klasse, die Signalwärter I. Klasse, die Blockwärter I. Klasse, die Drehscheibenwärter I. Klasse, die Schiebebühnenwärter I. Klasse, die Kondukteure, die Beleuchtungswärter I. Klasse, die Dampfbootsteuerleute, die Magazingehilfen beim Telegraphenwesen, die Linienarbeiter beim Telegraphenwesen.

2. Gehaltsstufe (1 500—2 400 Frcs.):

(a) bei der Generaldirektion:
Keine.

b) bei den Kreisdirektionen:
Die Wärtervorstände, die Haltestellenvorstände, die Wagenkontrolleure II. Klasse, die Schriftenkontolleure II. Klasse, die Portiers III. Klasse, die Lampisten I. Klasse, die Rangierarbeiter I. Klasse, die Vorarbeiter II. Klasse beim Güterdienst, die Vorarbeiter der Lagerhäuser, die Trajektkahnführer, die Schleppschifführer, die Dampfbootkassiere.

3. Gehaltsstufe (1 500—2 300 Frcs.):

a) bei der Generaldirektion:
Keine.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:11 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

b) bei den Kreisdirektionen:
Die Ausläufer, die Weichenwärter II. Klasse, die Barrierenwärter II. Klasse, die Signalwärter II. Klasse, die Blockwärter II. Klasse, die Drehscheibenwärter II. Klasse, die Schiebebühnenwärter II. Klasse, die Gepäckarbeiter I. Klasse, die Eilgutarbeiter I. Klasse, die Beleuchtungswärter II. Klasse.

4. Gehaltsstufe (1 400—2 200 Frcs.):
a) bei der Generaldirektion:
Keine.
b) bei den Kreisdirektionen:
Die Rangierarbeiter II. Klasse, die Güterarbeiter I. Klasse, die Nachtwächter, die Lampisten II. Klasse, die Lagerhausarbeiter I. Klasse, die Bremser, die Dampfbootuntersteuerleute.

5. Gehaltsstufe (1 400—2 000 Frcs.):
a) bei der Generaldirektion:
Keine.
b) bei den Kreisdirektionen:
Die Gepäckarbeiter II. Klasse, die Eilgutarbeiter II. Klasse, die Güterarbeiter II. Klasse, die Lagerhausarbeiter II. Klasse, die Matrosen.

6. Gehaltsstufe (1 400—1 700 Frcs.):
a) bei der Generaldirektion:
Keine.
b) bei den Kreisdirektionen:
Die Putzerinnen, die Wärterinnen.

D. Fahr- und Werkstättedienst.

II. Besoldungsklasse (5 200—11 000 Frcs.).

1. Gehaltsstufe (8 000—11 000 Frcs.):
a) bei der Generaldirektion:
Der Obermaschineningenieur, der Oberingenieur für elektrische Zugförderung.
b) bei den Kreisdirektionen:
Keine.

2. Gehaltsstufe (7 000—10 000 Frcs.):
a) bei der Generaldirektion:
Die Stellvertreter des Obermaschineningenieurs, der Stellvertreter des Oberingenieurs für elektrische Zugförderung.
b) bei den Kreisdirektionen:
Die Obermaschineningenieure.

3. Gehaltsstufe (6 000—9 000 Frcs.):
a) bei der Generaldirektion:
Die Ingenieure I. Klasse als technische Bureauvorstände.
b) bei den Kreisdirektionen:
Die Stellvertreter der Obermaschineningenieure, die Werkstättenvorstände I. Klasse.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:11 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

4. Gehaltsstufe (5 200—8 000 Frcs.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Die Ingenieure I. Klasse, die technischen Beamten I. Klasse, die Fahrdienstinspektoren I. Klasse.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die Ingenieure I. Klasse als technische Bureauvorstände, die Werkstättenvorstände II. Klasse, die Stellvertreter der Werkstättenvorstände I. Klasse.

III. Besoldungsklasse (4 000—7 200 Frcs.).

1. Gehaltsstufe (5 000—7 200 Frcs.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Keine.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die Ingenieure I. Klasse, die technischen Beamten I. Klasse, die Fahrdienstinspektoren, die Stellvertreter der Werkstättenvorstände II. Klasse.

2. Gehaltsstufe (4 600—6 600 Frcs.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Keine.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die Depotchefs I. Klasse.

3. Gehaltsstufe (4 000—6 000 Frcs.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Die Fahrdienstinspektoren II. Klasse.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Keine.

IV. Besoldungsklasse (2 500—5 500 Frcs.).

1. Gehaltsstufe (3 500—5 500 Frcs.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Die Ingenieure II. Klasse, die technischen Beamten II. Klasse, der Bureauchef des Obermaschineningenieurs, der Bureauchef des Oberingenieurs für elektrische Zugförderung.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die Ingenieure II. Klasse, die technischen Beamten II. Klasse, die Depotchefs II. Klasse, die Wagenmeister.

2. Gehaltsstufe (3 300—5 300 Frcs.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Die Techniker I. Klasse.
   b) bei den Kreisdirektionen:
   Die Stellvertreter der Depotchefs I. Klasse, die Bureauchefs der Obermaschineningenieure, die Bureauchefs der Werkstätten, die Buchhalter der Werkstätten.

3. Gehaltsstufe (3 300—5 100 Frcs.):
   a) bei der Generaldirektion:
   Keine.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:11 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

b) bei den Kreisdirektionen:
Die Rechnungsführer bei den Obermaschineningenieuren, die Rechnungsführer der Werkstätten, die Techniker I. Klasse, die Werkführer I. Klasse die Oberlokomotivführer.

4. Gehaltsstufe (3 000—4 800 Frcs.):
a) bei der Generaldirektion:
Die Bureaugehilfen I. Klasse.
b) bei den Kreisdirektionen:
Die Depotschefs III. Klasse.

5. Gehaltsstufe (2 700—4 500 Frcs.):
a) bei der Generaldirektion:
Keine.
b) bei den Kreisdirektionen:
Die Bureaugehilfen I. Klasse (auch als Chefs der Werkstättenmagazine,) die Stellvertreter der Depotchefs II. Klasse, die Werkführer II. Klasse.

6. Gehaltsstufe (2 500—4 200 Frcs.):
a) bei der Generaldirektion:
Die Techniker II. Klasse.
b) bei den Kreisdirektionen:
Die Techniker II. Klasse.

V. Besoldungsklasse (2 100—3 800 Frcs.).

1. Gehaltsstufe (2 300—3 800 Frcs.):
a) bei der Generaldirektion:
Keine.
b) bei den Kreisdirektionen:
Die Handwerksmeister I. Klasse der Werkstätten, die Chefvisiteure, die Zugkontrolleure.

2. Gehaltsstufe (2 200—3 600 Frcs.):
a) bei der Generaldirektion:
Die Bureaugehilfen II. Klasse.
b) bei den Kreisdirektionen:
Die Bureaugehilfen II. Klasse (auch als Chefs der Werkstättenmagazine), die Lokomotivführer.

3. Gehaltsstufe (2 100—3 400 Frcs.):
a) bei der Generaldirektion:
Keine.
b) bei den Kreisdirektionen:
Die Wagenvisiteure I. Klasse.

VI. Besoldungsklasse (1 600—3 100 Frcs.).

1. Gehaltsstufe (2 000—3 100 Frcs.):
a) bei der Generaldirektion:
Die technischen Gehilfen I. Klasse.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:11 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

b) bei den Kreisdirektionen:
Die technischen Gehilfen I. Klasse, die Aufseher I. Klasse elektrischer Anlagen und Ladestationen, die Gasmeister, die Magaziner, die Handwerksmeister II. Klasse der Werkstätten, die Monteure der Werkstätten.

2. Gehaltsstufe (1 800—2 900 Frcs.):
a) bei der Generaldirektion:
Die Bureaugehilfen III. Klasse.
b) bei den Kreisdirektionen:
Die Bureaugehilfen III. Klasse, die Wagenvisiteure II. Klasse, die Magazingehilfen I. Klasse, die Motorwagenführer, die Dampfbootmaschinisten.

3. Gehaltsstufe (1 600—2 700 Frcs.):
a) bei der Generaldirektion:
Die technischen Gehilfen II. Klasse.
b) bei den Kreisdirektionen:
Die technischen Gehilfen II. Klasse, die Aufseher II. Klasse elektrischer Anlagen und Ladestationen, die Hilfsmonteure und Spezialarbeiter der Depotwerkstätten, die Vorarbeiter I. Klasse, die Portiers der Werkstätten.

VII. Besoldungsklasse (1 400—2 500 Frcs.).

1. Gehaltsstufe (1 600—2 500 Frcs.):
a) bei der Generaldirektion:
Die Bureaugehilfen IV. Klasse.
b) bei den Kreisdirektionen:
Die Bureaugehilfen IV. Klasse, die Visiteurgehilfen, die Depothandwerker I. Klasse, die Magazingehilfen II. Klasse, die Drehscheibenwärter I. Klasse, die Schiebebühnenwärter I. Klasse, die Beleuchtungswärter I. Klasse, die Lokomotivheizer.

2. Gehaltsstufe (1 500—2 400 Frcs.):
a) bei der Generaldirektion:
Keine.
b) bei den Kreisdirektionen:
Die Vorarbeiter II. Klasse, die Führergehilfen für den elektrischen Betrieb.

3 Gehaltsstufe (1 500—2 300 Frcs.):
a) bei der Generaldirektion:
Keine.
b) bei den Kreisdirektionen:
Die Ausläufer, die Fahrdienstarbeiter I. Klasse, die Depothandwerker II. Klasse, die Drehscheibenwärter II. Klasse, die Schiebebühnenwärter II. Klasse, die Beleuchtungswärter II. Klasse, die Gasmacher, die Dampfbootheizer.

4. Gehaltsstufe (1 400—2 200 Frcs.):
a) bei der Generaldirektion:
Keine.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:11 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

b) bei den Kreisdirektionen:
Die Nachtwächter.

5. Gehaltsstufe (1 400—2 000 Frcs.):

a) bei der Generaldirektion:
Keine.

b) bei den Kreisdirektionen:
Die Fahrdienstarbeiter II. Klasse.

6. Gehaltsstufe (1 400—1 700 Frcs.):
Keine.

* * *

In diesen Gehaltsansätzen sind die Nebenbezüge für das Lokomotiv-, Zug- und Dampfbootpersonal nicht inbegriffen; dagegen sind in denselben die für Dienstwohnungen angerechneten Mietbeträge enthalten.

Vorstehende Gehaltsordnung tritt am 1. April 1912 in Kraft.

Bern, den 27. Juni 1911.

Generated on 2019-07-31 15:11 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Wirtschaftliche Betrachtungen über Stadt- und Vorortbahnen.

Von **Gustav Schimpff.**

(Fortsetzung statt Schluß.) [1])

(Mit 3 Tafeln.)

Dritter Teil:

Bauweise und Baukosten.

Abschnitt 1.

Die Strecke.

A. Zahl der Gleise.

Die normale Stadt- und Vorortbahn besitzt für jede Fahrtrichtung ein Gleis. Die Außenstrecken eingleisig anzulegen, empfiehlt sich nicht. Denn wenn diese Strecken auch für gewöhnlich einen schwächeren Verkehr haben werden, so kann doch im Ausflugsverkehr oder bei besonderen Gelegenheiten der Verkehr auf ihnen ebenso stark werden, wie auf der Innenstrecke, und wenn dann die Außenstrecken nur eingleisig sind, setzen sie die Leistungsfähigkeit der ganzen Linie erheblich herab. Auch hat man bei eingleisigen Strecken den bekannten Nachteil, daß sich Verspätungen in einer Fahrtrichtung auf die andere übertragen.

Ein viergleisiger Ausbau von Stadtbahnen kann in Frage kommen, wenn der Verkehr so groß ist, daß er auf zwei Gleisen nicht bewältigt werden kann; eine solche Zusammendrängung des Verkehrs auf einzelnen Stadtbahnlinien erscheint aber fehlerhaft, und es ist in jedem Falle zweckmäßiger, dafür zwei einzelne, in dem nötigen Abstand voneinander geführte Linien zu wählen, von denen jede ihr besonderes Verkehrsgebiet hat. Wohl aber kann ein viergleisiger Ausbau von Vorortstrecken in Frage kommen, wenn es sich darum handelt, weiter draußen gelegene Vororte mit der Stadt zu verbinden. Die Dauer der Reise zwischen Wohnstätte und Arbeitsstätte sollte bei getrennter Arbeitszeit und täglich viermaliger Bahnbenutzung 30 Minuten, bei durchgehender Arbeitszeit und täglich zweimaliger Bahnbenutzung 45 Minuten nicht übersteigen. Rechnet man im ersten Falle

[1]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1912. S. 597, 849.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:11 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

mit 15 Minuten Zeitaufwand für den Weg nach und von der Bahn und 3 Minuten Wartezeit, so bleiben für die Fahrzeit 12 Minuten übrig. Dem entspricht bei den von uns angenommenen Stationsentfernungen eine Fahrtlänge von 6,5 km. Bis zu dieser Entfernung wird also die Bahn viermal täglich im Wohnverkehr benutzt werden können. Rechnet man im zweiten Falle 20 Minuten Zeitaufwand für den Weg nach und von der Bahn und 3 Minuten Wartezeit, so bleiben für die Bahnfahrt 22 Minuten übrig. Dem entspricht wie oben eine Fahrtlänge von 14 km. Ist die Wohnstätte mehr als 14 km vom Stadtmittelpunkt entfernt[28]), so bedarf es zur Verbindung mit der Stadt besonderer Züge, die auf den Zwischenstationen oder wenigstens auf einem Teil nicht halten, „Vorort-Eilzüge". Es ist nun nicht möglich, diese Vororteilzüge auf denselben Gleisen zu befördern wie die Lokalzüge, man muß ihnen ein besonderes Gleispaar zuweisen. Als ein solches Gleispaar sind die Ferngleise zwischen Berlin und Potsdam und zwischen Berlin und Kaulsdorf anzusehen. Außerdem sind in dieser Weise die Nordwesthochbahn in Chicago und die New Yorker Untergrundbahn ausgebildet. Dieses besondere Gleispaar kann auch durch die Züge einer angeschlossenen Städtebahn benutzt werden. Ja man kann sich sogar eine ganze Städtebahn in der Weise viergleisig ausgebaut denken, daß zwei von verschiedenen Städten ausgehende Vorortbahnen aneinander stoßen, und das eine Gleispaar dem Schnell- oder Städtebahnverkehr, das andere dem Lokal- oder Vorortverkehr beider Städte dient.

Es wird nicht nötig sein, diese vier Gleise auch auf der Innenstrecke durch die Geschäftsstadt durchzuführen, da es hier doch zweckmäßig sein wird, daß die Eilzüge auf allen Stationen halten. Durch die Einführung eines besonderen Gleispaares ist man in der Lage, unter Beibehaltung der Grundgeschwindigkeit von 60 km, in 22 Minuten Fahrzeit einen Punkt in 19,5 km Entfernung von der Stadtmitte zu erreichen. Will man in Anbetracht der größeren Annehmlichkeit des Wohnens hier ausnahmsweise eine Fahrzeit von 30 Minuten zulassen, so kann der Punkt eine Entfernung von 27,5 km besitzen.

Die beiden Gleispaare können entweder nach Linien oder nach Richtungen betrieben werden. Linienbetrieb findet sich in Berlin, Richtungsbetrieb in Chicago und New York. Nach Äußerungen Bion J. Arnolds, die Kemmann auf Seite 20 seines Buches „Der Londoner Verkehr nach dem Bericht des englischen Handelsamtes, 1909" anführt, empfiehlt sich Richtungsbetrieb nicht, da er eine große Unstetheit des Verkehrs und dadurch erhöhte Stationsaufenthalte hervorruft.

---

[28]) In der „idealen Stadt" liegen keine wesentlichen Teile des Wohngebiets weiter als 14,5 km von der Stadtmitte entfernt.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:11 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Dreigleisige Strecken sind verkümmerte viergleisige Strecken. Sie finden sich u. a. bei den New Yorker Stadtbahnen. Es ist hierbei von der Erwägung ausgegangen, daß Vororteilzüge nur für den Wohnverkehr nötig sind, bei der gleichmäßigen amerikanischen Zeiteinteilung daher in den Morgenstunden nur nach innen, in den Abendstunden nur nach außen, in der übrigen Zeit überhaupt nicht zu verkehren haben, und daß dafür ein Gleis genügt, das in diesem Sinne abwechselnd befahren wird. Für unsere deutschen Verhältnisse kommt ein solcher Ausbau nicht in Frage.

B. Neigungen. Krümmungen. Oberbau.

1. Neigungen.

Der Übergang von einer Hochbahn- zu einer Tiefbahnstrecke und die etwaige Anlegung von schienenfreien Verzweigungen wird besonders durch die Wahl starker Neigungen erleichtert. Andererseits ist es ratsam, mit der Stärke der Neigung nicht zu weit zu gehen, weil durch die Größe der stärksten Steigung die Leistung und das Gewicht der elektrischen Ausrüstung der Fahrzeuge bestimmt wird und eine einzige starke Steigung auf der Bahnlinie unter Umständen dazu führen kann, im ganzen Netz totes Gewicht zu fahren. Da im übrigen die Stärke der Motoren von der gewählten Anfahrbeschleunigung abhängt, so gilt der Satz, daß man die Steigung der Rampenstrecken um so stärker bemessen kann, je größer die Anfahrbeschleunigung gewählt worden ist. Abzweigungen wird man gern so einrichten, daß die am stärksten geneigten Gleise talwärts befahren werden.

Wohl die stärkste, auf Stadtbahnen vorkommende Steigung findet sich auf der Hamburger Hochbahn; sie beträgt 48 $^0/_{00}$. Zweckmäßig kann es sein, die Stationen etwas höher zu legen als die übrige Strecke und beiderseits derselben Rampen anzulegen, damit die Beschleunigung und Verzögerung durch die Schwere beim Anfahren und Bremsen ausgenutzt wird. Auf der Central-London-Railway liegt beispielsweise hinter den Stationen ein Gefälle von 1 : 30 auf rund 75 m Länge, vor den Stationen eine Steigung von 1 : 60 auf rund 150 m Länge. Die Steigung ist schwächer gewählt als das Gefälle, damit ein Anfahren nach einem etwaigen Halten leichter möglich ist. Die hiernach bedingte verschiedene Höhenlage der beiden Gleise ließ sich ohne weiteres erreichen, weil jedes Gleis für sich in einem Röhrentunnel liegt. Bei dieser Bauweise verursacht auch die Tieferlegung der freien Strecke gegen die Stationen von rund 2,5 m keine Mehrkosten. Bei Unterpflasterbahnen würden diese Mehrkosten erhebliche sein, wenn nicht etwa eine Tieferlegung mit Rücksicht auf städtische Leitungen ohnehin geboten ist. Man wird in jedem Falle abzuwägen haben, wie sich die kapitalisierte Ersparnis an Stromkosten zu dem Mehr an Baukosten stellt.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:11 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

2. Krümmungen.

Es ist zweckmäßig, die Krümmungshalbmesser möglichst groß zu wählen, weil scharfe Bögen erhebliche Unterhaltungskosten verursachen sowie einen Mehraufwand an Zugkraft erfordern, und, da auf ihnen langsam gefahren werden muß, die Reisegeschwindigkeit vermindern. Wittig[29]) rät daher, den Krümmungshalbmesser nicht unter 200 m zu bemessen. Auf der Pariser Stadtbahn beträgt der kleinste Krümmungshalbmesser auf der Strecke 36,75 m (in den Endschleifen 30 m). In dem genannten scharfen Bogen müssen die Schienen nach einem Jahr Liegedauer ausgewechselt werden. Die Kosten dieser Auswechslung mögen bei einem Schienengewicht von 52 kg zu 12 ℳ für das laufende Meter geschätzt werden. Nimmt man die Länge eines solchen Bogens zu einem Viertelkreis = 56 m an, so würde die Auswechslung der Schienen für das Gleis im Jahr 672 ℳ kosten, für zwei Gleise 1 344 ℳ. Der Mehraufwand an sonstigen Kosten zur Erhaltung der Gleislage soll zu 156 ℳ geschätzt werden, so daß die Gesamtmehrkosten der Unterhaltung des Oberbaus in der Krümmung jährlich 1 500 ℳ betragen. Dies entspricht einem Kapitalaufwand von $1\,500 \cdot 25 = 375\,000$ ℳ. Berücksichtigt man den Mehrverbrauch an Zugkraft, den größeren Verschleiß der Betriebsmittel und die Verlängerung der Fahrzeit, so erhöht sich diese Zahl noch beträchtlich, vielleicht auf das Doppelte, d. h. auf 750 000 ℳ. Die Aufwendung einer solchen Summe zu Begradigung der Linie wäre also wirtschaftlich gewesen.

3. Oberbau.

Bei Stadtbahnen mit dichtem Verkehr ist die Unterhaltung des Oberbaues außerordentlich erschwert. Sie kann nur nachts in der großen Zugpause erfolgen und wird, da für die Nacht höhere Löhne gezahlt werden müssen, und Nachtarbeit erfahrungsgemäß minderwertiger ist, verhältnismäßig kostspielig. Da die Unterhaltungsarbeiten um so geringer werden, je größer das Schienengewicht ist, so ist es zweckmäßig, für Stadtbahnen möglichst schwere Schienen zu verwenden, auch wenn der Raddruck der Fahrzeuge ein geringeres Schienengewicht als zulässig erscheinen läßt. Die Berliner Hoch- und Untergrundbahn (Raddruck 3,65 t) hatte im ersten Ausbau auf ihrer Weststrecke ein Schienengewicht von 25,6 kg angewendet; später ging man zu Schienen von 28 und 30 kg Gewicht über und verlegt jetzt auf den Neubaustrecken solche von 36 kg Gewicht. Auf der Pariser Stadtbahn) Raddruck 6 t) beträgt das Schienengewicht 52 kg. Auf der Hamburger Stadtbahn Blankenese—Ohlsdorf (Raddruck 7 t) werden neuerdings Schienen der Form 15 mit 45 kg Gewicht verlegt.

---

[29]) Baurat P. Wittig: Zur Schnellbahnfrage Groß-Berlins. Berlin 1908.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:11 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Mit dem hohen Schienengewicht allein ist es nicht getan, auch die Zahl der Schwellen muß möglichst groß gehalten werden (die Berliner Hoch- und Untergrundbahn verlegt 18 Schwellen auf 12 m). Als Bettung ist Steinschlag, beste Beschaffenheit, zu verwenden.

Auf der Versuchsbahn der preußischen Staatseisenbahnverwaltung bei Oranienburg, die mit $2\frac{1}{4}$ Minuten Zugfolge, also stadtbahnmäßig betrieben wird, betrugen die Unterhaltungskosten, bezogen auf 1 m Gleis und eine Belastung von 1 000 000 t, bei Steinschlagbettung 0,034 Tagewerke, bei Kiesbettung 0,063 Tagewerke.

Die Kosten eines laufenden Meters Gleis stellen sich bei einem Schienengewicht von 45 kg und Steinschlagbettung auf etwa 40 ℳ, für das Kilometer doppelgleisiger Bahn also auf 80 ℳ. Hierzu kann man einen Zuschlag von 25 % für Nebengleise und Weichen machen, so daß die Gesamtkosten des Oberbaues für das Kilometer doppelgleisige Bahn auf 100 000 ℳ zu veranschlagen sind.

Abschnitt II.

Umgrenzung des lichten Raumes und Bauweise der Betriebsmittel.

A. Allgemeines.

Soweit die Stadtbahn als Vollbahn gebaut werden soll, ist die Form der Betriebsmittel und die Umgrenzung des lichten Raumes gegeben. Für Stadtbahnen, die ganz oder teilweise unter der Erde zu führen sind, ist man jedoch von den Abmessungen der Vollbahn abgewichen, um an Baukosten des Bahnkörpers zu sparen. Am weitesten ist man in dieser Beziehung bei den englischen Röhrenbahnen gegangen, die wegen ihrer tiefen Lage und der vollständigen Eisenauskleidung des Tunnels besonders hohe Baukosten verursachen. Bei den beiden ältesten Bahnen der City- and South London-Railway und der Glasgow-District-Railway (Kabelbahn) ist man mit den lichten Durchmessern der Röhren bis auf 3,1 und bis 3,35 m heruntergegangen. Man hat aber bei den neueren Bahnen doch wieder größere Abmessungen gewählt. Die Central-London-Railway erhielt einen Tunneldurchmesser von 3,50 m und die Waterloo- and City-Railway einen Durchmesser von 3,66 m. Bei den Entwürfen zu sechs neueren Tiefbahnen in London[30]) wurde erwogen, an Stelle des Maßes von 3,5 m ein solches von 4,88 m zu wählen, um die Möglichkeit zu haben, normale Eisenbahnbetriebsmittel, wie sie auf der Metropolitan und Metropolitan-District-Railway verkehrten, auf die Linien überleiten zu können. Die Mehrkosten wurden aber zu 1,25

[30]) Vgl. Professor Troske, Die Pariser Stadtbahn. Berlin 1905. Seite 3.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:13 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Millionen Mark für das Kilometer berechnet; von dieser Erweiterung des Tunnelquerschnitts wurde daher abgesehen.

Bei den weniger kostspieligen Unterpflasterbahnen ging man in der Einschränkung der Tunnelquerschnitte von vornherein nicht so weit, doch zeigt sich auch hier das Bestreben einer fortwährenden Vergrößerung des Tunnelquerschnitts. (Zahlentafel 19.) Bei der ältesten, der Budapester Bahn, war eine möglichste Einschränkung der Höhenlage durch die Überschneidung eines Hauptsammlers der Kanalisation bedingt, der sonst hätte verlegt werden müssen. Bei der Berliner Hoch- und Untergrundbahn erwies sich die Tunnelhöhe im Betrieb etwas zu gering; daher wurde sie auf der Hamburger Bahn vergrößert. Der an letzter Stelle genannte Tunnel (Linie Wannseebahn—Stettiner Bahnhof) ist für den Durchgang von Vollbahnbetriebsmitteln bestimmt.

Zahlentafel 19.

Tunnelquerschnitte und Wagenabmessungen von Unterpflasterbahnen.

Bezeichnung der Bahn	Äußere Wagenbreite	Gleisabstand	Breite des Tunnels	Höhe des Tunnels
	Meter			
1. Franz-Josephs-Untergrundbahn in Budapest	2,35	3,20	6,00	2,75
2. Berliner Hoch- und Untergrundbahn	2,30	3,24	6,24	3,30
3. Hamburger Hoch- und Untergrundbahn	2,60	3,60	6,75	3,50
4. Berliner Städtische Nord-Süd-Untergrundbahn	2,65	3,05	7,10	3,55
5. Linie: Gesundbrunnen—Rixdorf der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft	2,60	3,10	7,10	3,80
6. Linie: Wannseebahnhof—Stettiner Vorortbahnhof nach dem Plan der Firma Siemens & Halske	2,60	4,40	8,50	4,40

Für die Höhe der Lichtraumumgrenzung oder der Tunneldecke über Schienenoberkante gelten folgende Erwägungen:

1. Es ist notwendig, den Wagenfußboden so hoch zu legen, daß überall unter ihm die elektrischen Antriebe untergebracht werden können, damit man nicht zu so gekünstelten Anordnungen kommt, wie bei der City and South London-Railway, der Waterloo- and City-Railway und der Budapester Unterpflasterbahn, wo die Oberkante der Motoren höher liegt, als der normale Wagenfußboden und man infolgedessen auf eine durchgehende

Generated on 2019-07-31 15:13 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Zugstange verzichten mußte[31]). Bei der Berliner Hochbahn liegt der Wagenfußboden 965 mm über Schienenoberkante, bei der Hamburger Hochbahn hat man dieses Maß zu 1050 mm gewählt, um größere Motoren anwenden zu können. Bei der Hamburger Stadtbahn ist die Höhe des Wagenfußbodens die normale der Vollbahnbetriebsmittel mit 1280 mm. Es kann erwünscht sein, zwischen der Wagendecke und der Tunneldecke soviel Raum zu haben, daß man dort eine Oberleitung für hochgespannten Wechselstrom und Bügelstromabnehmer unterbringen kann. Hierzu erscheint ein Maß von 0,8 m erforderlich. (Leitung- und Deckenisolator 0,25 m, Stromabnehmer 0,55 m.) Ist wie in Berlin und Hamburg zwischen Wagendecke und Tunneldecke nur ein geringer Raum (von 12 cm) vorhanden, so ist man gezwungen, als Stromleitung eine dritte Schiene mit niedriger Spannung zu verwenden; dieser Zwang kann unter Umständen unangenehm werden. Man wird aber auf die Möglichkeit, die Tunnelhöhe so zu bemessen, daß man eine Hochspannungsleitung verwenden kann, unbedingt da verzichten müssen, wo die Bahn ins Grundwasser taucht, oder bei Freihaltung des erwähnten Raumes ins Grundwasser tauchen würde, weil in diesem Falle die Baukosten des Bahnkörpers unverhältnismäßig erhöht werden würden.

Für die Breite der Lichtraumumgrenzung oder die Wagenbreite gelten folgende Erwägungen:

Bei gegebener Zuglänge ist die Leistungsfähigkeit einer Bahn abhängig von der Wagenbreite. Gleichgültig, wie die Sitzreihen angeordnet werden, muß der gesamte Wagenraum eine innere Verbindung besitzen, damit eine gleichmäßige Verteilung der Fahrgäste möglich ist.

Bei Anordnung von Quersitzen geht also ein Raum von etwa 0,45 m Weite für einen inneren Gang verloren. Da man für den Sitzplatz 0,5 m rechnet, so lassen sich bei der normalen äußeren Wagenbreite der Vollbahnbetriebsmittel (mit Seitentüren) von 2,6 m vier Sitze in der Wagenbreite anordnen, während bei einer geringer bemessenen Breite des Wagenkastens nur drei Sitze angebracht werden können.

In Abbildung 47 (S. 1174) sind die Wagen der Hamburger Stadtbahn, der Berliner und Hamburger Hochbahn zusammengestellt.

Der Berliner Hochbahnwagen enthält zwei Reihen Längssitze, weil bei dieser Wagenbreite die Anordnung von Längs- und Quersitzen gleichviel Sitzplätze ergibt und bei Längssitzen ein größerer zusammenhängender Raum für Stehplätze in der Mitte des Wagens übrig bleibt.

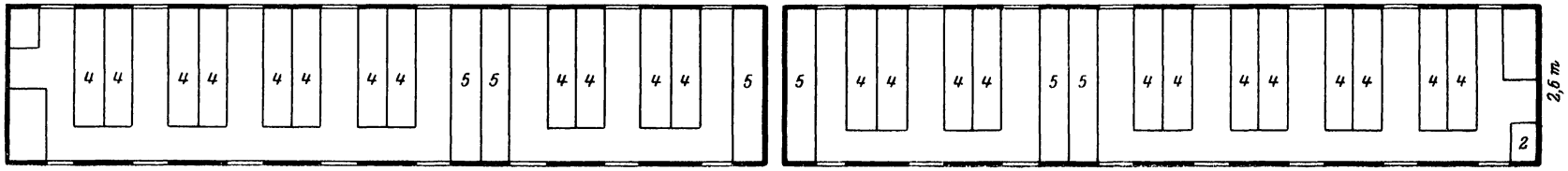
Bei dem Hamburger Hochbahnwagen, dessen Breite vier Sitzplätze ermöglicht, sind sie nur in der Mitte durchgeführt, während an den Türen

[31]) Vgl. auch Schimpff und Kübler, Die Wahl des Betriebssystems für städtische Tiefbahnen. Deutsche Bauzeitung 1900, Seite 222.

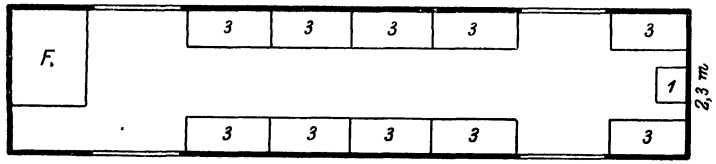
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:13 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Generated on 2019-07-31 15:13 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

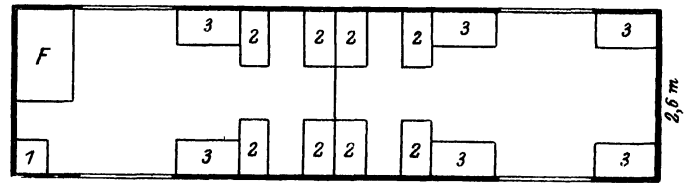
Digitized by
UNIVERSITY OF MICHIGAN



Hamburger Stadtbahn.



Berliner Hochbahn.



Hamburger Hochbahn.

Abb. 47. Wagengrundrisse.

Original from
UNIVERSITY OF MICHIGAN

nach amerikanischem Muster Längssitze angeordnet sind; auf diese Weise wird auf Kosten von Sitzplätzen mehr Raum für Stehplätze gewonnen. Für Stadtbahnen mit ihren sehr kurzen Reiselängen ist die Gewinnung von vielen Stehplätzen vorteilhaft, während im Vorortverkehr jeder Reisende einen Sitz beansprucht. Aus diesem Grunde ist für Vorortwagen die Bauart des Hamburger Stadtbahnwagens vorzuziehen; dieser gestattet übrigens bei der großen Abteilweite von 1 610 mm in dritter und 1 850 mm in zweiter Klasse ebenfalls eine gewisse Anzahl Stehplätze zwischen den Sitzreihen und außerdem im Seitengang. Der Hamburger Stadtbahnwagen (Doppelwagen) enthält bei rund 30 m Gesamtlänge 128 Sitzplätze; auf ein Meter Zuglänge entfallen also 4,2 Sitzplätze. Bei den Berliner Hochbahnwagen kommen 3,15 Sitzplätze auf das Meter und bei den Hamburger Hochbahnwagen 3,19 Sitzplätze. Brecht hat[32]) die Leistungsfähigkeit einer Stadtbahn unter folgenden Gesichtspunkten ermittelt:

Die Anfahrbeschleunigung beträgt $\frac{0{,}5\,\text{m}}{\text{Sek.}^2}$, die Bremsverzögerung $\frac{1{,}0\,\text{m}}{\text{Sek.}^2}$, die Auslaufgeschwindigkeit, d. h. die Geschwindigkeit beim Eintritt der Bremsung, beträgt 12 m in der Sekunde = 43,2 km in der Stunde. Die Aufenthaltszeit wird $= 2 \cdot \sqrt{z}$ gesetzt, wobei z die Zuglänge bedeutet; sie beträgt also bei 100 m Zuglänge 20, bei 125 m Zuglänge 25 Sekunden; ferner sind 10 Sekunden für die Signalstellung und 5 Sekunden als Zuschlag für kleine Unregelmäßigkeiten gerechnet. Die Ergebnisse seiner Rechnung sind in Zahlentafel 20 für 3,15 und 4,2 Sitzplätze für das Meter Zuglänge zusammengestellt. Es ergibt sich beispielsweise für eine Zuglänge von 150 m eine Leistungsfähigkeit von 16 470 bzw. 21 960 Sitzplätzen in der Stunde. In den meisten Fällen wird man den künftigen Verkehr einer Bahnlinie nicht genau bestimmen können. Es ist daher immer zweckmäßig, die Wagenbreite möglichst groß anzunehmen, damit die Bahn nicht so bald an das Ende ihrer Leistungsfähigkeit gelangt. Will man die genannte Wagenabmessung der Vollbahn als obere Grenze betrachten, so ist es andererseits nicht zweckmäßig, unter dieses Maß herunterzugehen.

Es ist hierbei zu berücksichtigen, daß die Baukosten eines Unterpflasterbahntunnels nicht in geradem Verhältnis mit der Breite zunehmen, denn die Stärke der Seitenwände ist unabhängig von der Tunnelweite. Hinzu kommt nur das Mehr an Erdaushub und der Mehraufwand für Tunneldecke und Sohle. Nur wenn besonders schmale Straßen oder die Rücksicht auf die Veränderung der vorhandenen städtischen Leitungen zu einer Einschränkung der Tunnelbreite zwingen, kann die schmalere Wagenbauweise in Frage kommen. Bei anderen Bahnformen ist überhaupt kein wesent-

[32]) Elektrische Kraftbetriebe und Bahnen. 1908. S. 16.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:13 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

licher Grund zur Einschränkung der Umgrenzung des lichten Raumes in Höhe und Breite vorhanden. Da man den Betriebsmitteln der Stadtbahn zweckmäßig keine Drehtüren, sondern Schiebetüren gibt und bei hochliegenden Bahnsteigen Trittbretter entbehrlich sind, so genügt bei der Wagenbreite von 2,6 m für eine zweigleisige Bahn eine Gesamtbreite der Lichtumgrenzung von 7,1 m.

Zahlentafel 20.

Leistungsfähigkeit einer Stadtbahn (Sitzplätze in der Stunde)
nach Brecht, Elektrische Kraftbetriebe und Bahnen 1908, S. 102.

Zuglänge z m	Zugfolgezeit t Sek.	Leistungsfähigkeit $\frac{c \cdot z}{t}$ (Plätze in der Stunde) bei 3,15 Plätzen für das m Zuglänge	bei 4,20 Plätzen für das m Zuglänge
30	64,5	5 265	7 020
60	76,5	8 910	11 880
90	86,5	11 772	15 696
120	95,0	14 310	19 080
150	103,0	16 470	21 960
180	110,5	18 441	24 588
210	117,5	20 250	27 000
240	124,0	21 924	29 232

Es ist nun noch die Frage zu untersuchen, ob es notwendig ist, für das ganze Stadtbahnnetz eines Ortes einheitliche Lichtraumumgrenzung und einheitliche Betriebsmittel zu wählen.

Wird das ganze Bahnnetz von vornherein einheitlich geplant, so ist die gleichmäßige Ausgestaltung aller Linien selbstverständlich. Die Frage kann aber gestellt werden, wenn bereits eine Stadtbahnlinie mit beschränkter Wagenbreite oder Höhe vorhanden ist, und es sich um die Bestimmung der Abmessungen neuerer Stadtbahnlinien handelt. In der unbegrenzten Stadt ist jede Linie von der anderen unabhängig und es besteht keine Veranlassung, einen einmal begangenen Fehler fortzusetzen; in der örtlich begrenzten Stadt wird man sich aber die Frage vorzulegen haben, für welche der neu geplanten Linien ein Wagenübergang mit der vorhandenen Stadtbahn in Frage kommen kann, und für diese Linien dieselben Abmessungen zugrunde legen wie für die bestehende Bahn.

B. Achsenzahl der Wagen.

Für Stadtbahnen sind sowohl Wagen mit Einzelachsen, wie solche mit Drehgestellen zur Verwendung gekommen. Die Pariser Stadtbahn

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:13 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

besitzt beispielsweise auf den älteren Strecken zweiachsige Wagen, auf den neueren Drehgestellwagen. Die Hamburger Stadtbahn hat Wagen mit einem Drehgestell und einer Laufachse, die Berliner und Hamburger Hochbahn besitzen Drehgestellwagen. Drehgestellwagen haben den Vorteil leichterer Beweglichkeit in den Krümmungen und dementsprechend auch geringere Abnutzung des Oberbaues an diesen Stellen; sie haben ferner den Vorzug, daß sich das Wagengewicht auf eine größere Anzahl Achsen verteilt und dadurch einmal die senkrechten Beanspruchungen des Oberbaues geringer werden, andererseits sich auch die für die Berechnung der Eisenkonstruktion des Unterbaues maßgebende Achslast verringert; das Gesamtgewicht der Wagen und das tote Gewicht wird für den Sitzplatz etwas höher. Es erhöhen sich ferner die Unterhaltungskosten dadurch, daß mehr Achsen und mehr bewegliche, dem Verschleiß unterworfene Teile vorhanden sind. Dem steht aber bei elektrischem Betriebe der große Vorzug gegenüber, daß der Antrieb sich auf das Drehgestell beschränkt und wenn Ausbesserungen an ihm zu machen sind, nur das Drehgestell ausgewechselt zu werden braucht, während der Wagenkasten sofort wieder dem Betriebe übergeben werden kann, so daß dem Mehr an Unterhaltungskosten der geringere Reservebestand an Wagenkasten gegenüber steht. Aus diesem Grunde wird man Drehgestellwagen den Vorzug zu geben haben.

C. Gewichte und Kosten der Betriebsmittel.

In Zahlentafel 21 sind die Gewichte und Preise der zuletzt beschafften Betriebsmittel der Hamburger Stadtbahn, Berliner und Hamburger Hochbahn zusammengestellt.

Der Wagen der Hamburger Stadtbahn ist für Wechselstrombetrieb eingerichtet und seine elektrische Ausrüstung infolge der mitgeführten Transformatoren verhältnismäßig schwer. Das größere Gewicht des Hamburger Hochbahnwagens gegenüber dem Berliner Wagen ist durch die größere Wagenbreite und kräftigere elektrische Ausrüstung veranlaßt, die infolge der zahlreichen und starken Längsneigungen der Bahn nötig war.

Der Hamburger Stadtbahnwagen setzt sich aus zwei kurz gekuppelten Hälften, einem Triebwagen und einem Beiwagen, zusammen, auf der Berliner Hochbahn bestehen die Züge aus Triebwagen und Beiwagen. Die Triebwagen sind teils mit 3, teils mit 4 Motoren ausgerüstet. Ein mit 4 Motoren ausgerüsteter Triebwagen ist imstande, einen Beiwagen zu ziehen. In der Zahlentafel 21 ist daher bei der Berliner Hochbahn nicht ein Wagen, sondern eine Einheit aus einem Triebwagen und einem Beiwagen, ähnlich wie bei der Hamburger Stadtbahn, eingesetzt worden. Die Hamburger Hochbahn besitzt nur Triebwagen. Für eine Bahn mit eingeschränkter

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:13 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Lichtraumhöhe und Ausnutzung des gesamten Wageninnern für Sitzplätze wird man das auf den Sitzplatz kommende Wagengewicht zu 480 kg und die Kosten des Wagen für den Sitzplatz zu 800 ℳ schätzen können.

Zahlentafel 21.

Gewichte und Kosten von Stadtbahnwagen.

	Bezeichnung der Bahn				
	Hamburger Stadtbahn Blankenese—Ohlsdorf	Berliner Hochbahn			Hamburger Hochbahn
		Triebwagen	Beiwagen	im Mittel	
Zahl der Sitzplätze	128	31	38	34,5	34
Gewicht des Wagens . . . . t	63	24	14	19	24
Gewicht für den Sitzplatz . . kg	492	774	369	572	706
Leistung der Motoren . . . . PS	2 . 180 = 360	4 . 70 = 280	—	—	2 . 100 = 200
Kosten eines Wagens . . . . ℳ	91 000	—	—	30 000[33])	44 000[34])
Kosten für den Sitzplatz . . . ℳ	711	—	—	870	1 294
Mittlere Beschleunigung m/Sek.²	0,45	0,6	—	—	0,7
Achsdruck des besetzten Wagens t	14	7,0	—	—	7,5

Die Gesamtkosten der Betriebsmittel einer Bahn wird man überschlägig nach der Linienlänge und dem kilometrischen Jahresverkehr berechnen können. Bei der Hamburger Stadtbahn stellten sich die Kosten der Betriebsmittel im Jahre 1909 auf 8 600 000 ℳ, bei 26,6 km Linienlänge also auf 323 000 ℳ für das Kilometer. Auf der Berliner Hochbahn betrug der Wert der Betriebsmittel im Jahre 1909 6 680 000 ℳ, bei einer Linienlänge von 17,9 km 315 000 ℳ für das Kilometer. Bei der Hamburger Hochbahn sind 4 500 000 ℳ für erstmalige Beschaffung von Betriebsmitteln ausgeworfen, das sind bei 27,9 km Linienlänge 163 000 ℳ für das Kilometer. Da die Hamburger Stadtbahn einen kilometrischen Jahresverkehr von rund 2 Millionen Fahrten und die Berliner Hochbahn einen solchen von rund 3 Millionen Fahrten aufwies, so kommen auf das Kilometer Bahnlänge und einen kilometrischen Jahresverkehr von 1 Million Fahrten bei der Hamburger Stadtbahn 162 000 ℳ, auf der Berliner Hochbahn 105 000 ℳ, im Mittel rund 135 000 ℳ; bei einem kilometrischen Jahresverkehr von 3,72 Millionen Fahrten würden also auf das Bahnkilometer 500 000 ℳ kommen.

[33]) Mittlerer Beschaffungspreis sämtlicher Wagen der Gesellschaft.

[34]) Vorläufige Schätzung.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:13 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Abschnitt III.

Der Bahnkörper.

A. Bauweise und Baukosten des Bahnkörpers.

Die Bauweise des Bahnkörpers ist verschieden, je nachdem, ob die Bahn auf eigenem Grund und Boden oder auf Straßengelände geführt wird.

Für die Bauweise auf eigenem Grund und Boden kommen in Frage:

1. Gemauerter Viadukt.
2. Erdbau mit Unter- oder Überführung der Straßen, also Erddamm oder Einschnitt.

Bei der Führung der Bahn in Straßen sind zu unterscheiden:

1. Eiserner Standbahn- oder Schwebebahnviadukt.
2. Tiefbahn, und zwar entweder Unterpflasterbahn oder tiefliegende Tunnelbahn.

Tiefliegende Tunnelbahnen, wie sie beispielsweise in London ausgeführt sind, sind nur in festem Untergrund möglich und kommen für die deutschen Verhältnisse kaum in Frage. Bei ihrer großen Tieflage von 20—50 m unter Straßenoberfläche haben sie den Nachteil, daß die senkrechten Wege zwischen Straße und Bahnsteig sehr groß werden und die Bahn daher im Wettbewerb mit den Straßenverkehrsmitteln ungünstig dasteht. Sie scheiden aus unseren Betrachtungen aus.

In Anlage 1 (S. 1195) sind unter der Annahme guten Baugrundes die reinen Baukosten der verbleibenden Bauweisen nach einheitlichen Gesichtspunkten überschlägig berechnet worden, wobei eine Breite der Lichtraumumgrenzung von 7,1 m zugrunde gelegt wurde.

Die Baukosten der eisernen Hochbahnen sind wesentlich vom Achsdruck abhängig. Auf der Berliner Hochbahn ist aus diesem Grunde der Achsdruck sehr niedrig, nämlich zu rund 7 t, angenommen worden (vergl. Zahlentafel 21), auf der Hamburger Stadtbahn, die keine Viaduktstrecken aufweist, ist der Achsdruck sehr viel höher wegen der dort verwendeten Wechselstrombetriebsmittel mit ihren schweren Transformatoren, er beträgt 14 t und nähert sich also dem der Dampflokomotiven. In der Anlage 1 ist von einem mittleren Achsdruck von 10—12 t ausgegangen. Die Baukosten der Unterpflasterbahn und der Bahn im Erdbau sind erheblich von den Kosten der Erdbewegung abhängig. Ein Ausgleich zwischen Auf- und Abtrag wird bei solchen Bahnen nicht immer möglich sein; es wird daher meistens erforderlich, den Boden außerhalb des Bahngebietes zu beschaffen, oder ihn nach außerhalb zu befördern. Bei der Höherlegung der Berliner Vorortbahnstrecken war es mehrfach möglich, den Auftragboden aus gleichzeitig hergestellten, nicht allzu weit entfernten Kanalbetten zu beschaffen. Die Kosten der Hochbahn und der Bahn im Erdbau werden außerdem durch

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:13 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

die Zahl der Straßenkreuzungen beeinflußt. Für die Hochbahnen, die für das Gebiet der geschlossenen Bauweise in Frage kommen, ist angenommen, daß die Bahn in Abständen von 200 m von 20 m breiten Straßen gekreuzt wird, bei den Bahnen ,die hauptsächlich für das Gebiet der offenen Bauweise in Frage kommen, ist der Abstand der Straßenkreuzungen zu 300 m angenommen. Liegen die Bahnen im Erdbau neben einer anderen Linie (Vollbahn), so vermindern sich ihre Baukosten bei der Dammbahn um 15 %, bei der Einschnittbahn um 30 %.

Bei den Unterpflasterbahnen werden die Baukosten wesentlich durch die Frage beeinflußt, ob die Bahn gleichzeitig mit der Herstellung der Straße gebaut oder später in der fertigen Straße hergestellt wird, und ob der spätere Einbau in einer breiten Straße geschieht, wo der Bahnstreifen während des Baues dem Verkehr entzogen werden kann (wie in der Tauentzienstraße in Berlin), oder ob es sich um eine enge Straße handelt, wo besondere Maßnahmen zur Aufrechterhaltung des Verkehrs über der Baustelle getroffen werden müssen. Von wesentlichem Einfluß ist es außerdem, ob und wie tief die Bahn ins Grundwasser taucht. In Anlage 1 (S. 1195) ist die Kostenberechnung für zwei Fälle durchgeführt. Im ersten ist angenommen, daß die Bahn gleich mit der Herstellung der Straße gebaut wird und daher die Anbringung von Spundwänden entbehrlich ist. Dabei stellen sich die Baukosten des Bahnkörpers auf rund 1 770 000 ℳ für das Kilometer. Wenn dagegen eine einfache Spundwand dazu kommt (also bei Führung in einer breiten Straße), so erhöhen sich die Baukosten auf 2,5 Millionen Mark für das Kilometer. Die Aufrechterhaltung des Straßenbahnverkehrs macht besondere Kosten, die je nach der örtlichen Lage verschieden sind, aber immerhin die Bahnbaukosten um mindestens 1 Million Mark für das Kilometer verteuern werden.

Bei allen Anschlägen der Anlage sind die Straßenbaukosten, d. h. die Kosten für die Veränderung des Pflasters und der Straßenbahngleise, für die Umlegung der in der Straße liegenden Leitungen für Wasserversorgung und Entwässerung, für Gas und elektrische Kraft nicht mitberücksichtigt. Diese Kosten sind bei Unterpflasterbahnen recht erheblich. Nach den Erfahrungen beim Bau der Untergrundbahnen im Westen Berlins wird man sie bei engeren Wohnstraßen auf etwa 2,2 Millionen Mark für das Bahnkilometer schätzen können.

In der älteren Geschäftsstadt sind die Kosten höher, sie können namentlich dann ganz außerordentliche werden, wenn Hauptsammler der Kanalisation von der Bahnlinie getroffen werden.

Hieraus geht hervor, daß die Baukosten von Unterpflasterbahnen in engeren Wohnstraßen nicht unter 2,5 + 1,0 + 2,2 = 5,7 Millionen Mark für das Kilometer betragen. Dabei ist angenommen, daß die Bahn nicht

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:13 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

ins Grundwasser taucht. Die Baukosten der im Grundwasser liegenden 2,3 km langen Strecke Leipziger Platz—Spittelmarkt haben sich einschließlich Stationen, Oberbau und Leitungen auf 8,7 Millionen Mark für das Kilometer belaufen, d. h. für den reinen Bahnkörper etwa auf 7,5 Millionen Mark.

Kommen Kreuzungen von Wasserläufen in Frage, so erhöhen sich die Kosten aller Bauarten beträchtlich; hier können aber allgemeine Zahlen nicht gut gegeben werden. Am geringsten ist die Kostenvermehrung bei der Schwebebahn, am größten bei der Unterpflasterbahn. Die Kosten des 120 m langen, zweigleisigen Spreetunnels im Zuge der Linie Spittelmarkt—Alexanderplatz der Berliner Hoch- und Untergrundbahn werden etwa 1,5 Millionen Mark betragen. Das wären 12,5 Millionen Mark für ein Kilometer. Hierzu kommen dann noch die Mehrkosten für die Tieferlegung der anschließenden Tunnelstrecken. Die Kosten des 454 m langen Spreetunnels zwischen Stralau und Treptow haben rund 2 000 000 ℳ betragen. Hierin sind jedoch die Kosten der offenen Einschnitte und die eines kleinen Betriebsbahnhofs mit einbegriffen, sodaß als Baukosten des eigentlichen Tunnels 4 000 000 ℳ für das km angenommen werden können. Der Tunnel ist aber eingleisig und hat eine lichte Weite von 3,75 m, die für die Durchführung der von uns angenommenen Lichtraumumgrenzung nicht zureicht.

Die Baukosten des Bahnkörpers von Stadtbahnen stellen sich hiernach folgendermaßen:

Zahlentafel 22.

Baukosten des Bahnkörpers für das Kilometer doppelgleisige Bahn.

1.	Gewölbter Viadukt	830 000 ℳ,
2.	Eiserner Viadukt	1 000 000 „
3.	Schwebebahnviadukt	900 000 „
4.	Unterpflasterbahn:	
	a) Herstellung beim Bau der Straße	1 770 000 „
	b) auf dem Mittelstreifen von breiten Straßen	2 500 000 „
	c) in engen Straßen mindestens	5 700 000 „
	d) teilweise in Grundwasser (Leipziger Platz—Spittelmarkt)	7 500 000 „
5.	Erddamm	400 000 „
6.	Einschnitt	740 000 „.

B. Grunderwerbskosten.

Beim Bau der Berliner Stadtbahn in den Jahren 1875—1882 stellten sich die Baukosten der 12,1 km langen Strecke auf 39,9 Millionen Mark, die Kosten des Grunderwerbs auf 27,2 Millionen Mark.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:13 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

In der Innenstadt war das Verhältnis zwischen Bau- und Grunderwerbskosten noch ungünstiger. Die Kosten des Bahnhofs Friedrichstraße z. B. von 8,06 Millionen Mark[35]) verteilten sich auf 2,49 Millionen Mark Baukosten und 5,57 Millionen Mark Grunderwerbskosten. Bei 6650 qm Fläche betrugen demnach die Grunderwerbskosten für das Quadratmeter rund 900 ℳ. Heute beträgt der Wert des Grund und Bodens am Bahnhof Friedrichstraße etwa 2000 ℳ[36]) für das Quadratmeter, ohne Berücksichtigung des Wertes der Gebäude. Der Wert der Gebäude beträgt für das Quadratmeter bebauter Grundfläche, je nach ihrer Ausstattung, bei neuen Bauwerken zwischen 600 und 300 ℳ. Wieviel bebaute Fläche auf 1 qm Grundfläche des Bahnkörpers zu rechnen ist, läßt sich allgemein nicht voraussagen, da einerseits nicht der ganze Grund und Boden bebaut ist, andererseits aber die Gebäude, die dem Bahnbau zum Opfer fallen müssen, wesentlich breiter sein können als der Bahnstreifen. Man wird daher den Wert der Gebäude, bezogen auf das Quadratmeter zu erwerbender Fläche, in der Geschäftsstadt vielleicht zu durchschnittlich 1000 ℳ, im geschlossenen Wohngebiet zu 500 ℳ annehmen können.

Nach den heutigen Bodenpreisen kostet der Grund und Boden in der Nähe der Berliner Stadtbahn auf der Strecke zwischen Lehrter Bahnhof und Schlesischem Bahnhof 800 ℳ, mit Gebäudekosten also 1 800 ℳ.

Im Gebiet der geschlossenen Wohnstadt wird man unter Zugrundelegung der heutigen Berliner Bodenwerte mit einem mittleren Grundstückspreis von 200 ℳ rechnen können, mit 500 ℳ für Gebäudekosten, also mit 700 ℳ Grunderwerbskosten für das Quadratmeter. Die beiden geannten Zahlen können sich noch wesentlich erhöhen, wenn sehr viele Restgrundstücke bleiben; dies soll aber hier nicht berücksichtigt werden. Baureifes, noch unbebautes Gelände wird mit etwa 100 ℳ zu bewerten und für nicht baureifes Gelände die Hälfte davon einzusetzen sein.

Im Gebiet der offenen Bauweise sind die Bodenpreise erheblich geringer, hier kann baureifes, unbebautes Gelände mit etwa 20 ℳ bewertet werden, während freies Land, auf dem noch keinerlei Straßenbaukosten ruhen, auch in der Umgebung der Großstadt für 3 ℳ für das Quadratmeter zu erhalten ist. Hiernach sind in Zahlentafel 23 Beispiele für die Grunderwerbskosten für die auf eigenem Bahnkörper zu führenden Bahnlinien zusammengestellt. Hierbei ist wie früher angenommen, daß in der geschlossenen Wohnstadt in Abständen von 200 m, im Gebiet der offenen Bauweise in Abständen von 300 m eine Straße gekreuzt wird, und

---

[35]) Die Bauwerke der Berliner Stadteisenbahn. Berlin 1886.

[36]) Die folgenden Preisangaben sind den Karten zur Berechnung des Grund- und Bodenwertes in Berlin und den Vororten von Gustav Müller entnommen.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:13 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

daß für das Straßenland nichts zu entrichten ist. Bei den für öffentliches Gelände bestimmten Bauweisen kann ebenfalls ein — teilweiser — Grunderwerb in Frage kommen. So führt z. B. die Untergrundbahnstrecke Leipziger Platz—Spittelmarkt mehrfach durch Häuserblocks oder schneidet Eckgrundstücke an, und wenn auch hier für den Bahnkörper nur Kellergrundflächen in Anspruch genommen, über der Bahn das Gebäude hochgeführt wurde, so wurde doch für die Benutzung der Grundstücke im ganzen rund 3 000 000 ℳ Entschädigung gezahlt, was auf das Kilometer 1,3 Millionen Mark ausmacht. Für Hochbahnen, die sonst auf Straßen geführt sind, kann streckenweise eine Durchbrechung von Häuserblocks in Frage kommen, unter Umständen auch eine Verbreiterung von Straßen, die sonst für die Durchführung einer Hochbahn zu schmal waren.

Zahlentafel 23.

Grunderwerbskosten für ein Kilometer zweigleisige Bahn.

	Breite des Bahnstreifens m	Grunderwerbs- und Gebäude-Kosten f. d. qm. ℳ	Grunderwerbs-Kosten f. d. km. ℳ
1. Gemauerter Viadukt	7,1		
A. in der Geschäftsstadt		800 + 1 000 = 1 800	11 500 000
B. im geschlossenen Wohnbezirk . .			
a) bessere Lage		600 + 800 =1 400	8 900 000
b) im Durchschnitt		200 + 500 = 700	4 470 000
c) auf unbebautem, baureifem Gelände		100	640 000
2. Erddamm:	23,0		
a) im Hochbaugebiet auf baureifem Gelände		100	2 150 000
b) desgl. auf nicht baureifem Gelände		50	1 075 000
c) im offenen Wohngebiet auf baureifem Gelände.		20	430 000
d) desgl. auf nicht baureifem Gelände		3	64 500
3. Offener Einschnitt:	25,4		
a) im Hochbaugebiet auf baureifem Gelände		100	2 370 000
b) desgl. auf nicht baureifem Gelände		50	1 185 000
c) im offenen Wohngebiet auf baureifem Gelände.		20	474 000
d) desgl. auf nicht baureifem Gelände		3	80 000

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:13 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

C. Wahl zwischen den verschiedenen Bauweisen.

Da die Betriebskosten einer Stadtbahn in der Hauptsache unabhängig von der Bauweise des Bahnkörpers sind, so wird eine solche Bahnanlage die wirtschaftlichste sein, bei der die Grunderwerbs- und Baukosten am geringsten werden.

Für die Geschäftsstadt und die geschlossene Wohnstadt kommt hiernach in erster Linie der eiserne Viadukt als Standbahn oder Schwebebahn in Betracht, der bei einem Wegfall von Grunderwerb für 1 000 000 ℳ bzw. 900 000 ℳ für das Kilometer herzustellen ist. Bei der Wahl zwischen diesen beiden Formen des Viaduktes wird man auch die Verhältnisse in den Außenstrecken zu berücksichtigen haben. Liegt die ganze Bahn im geschlossenen Wohngebiet und ist eine Verlängerung in freies Gelände wenigstens für die nächste Zeit nicht zu erwarten, so wird der Schwebebahn der Vorzug zu geben sein. Kommt jedoch für die Außenstrecken Erddamm auf freiem Gelände in Frage, so kann die Standbahn billiger werden. Sind die Straßen der Stadt für eine Hochbahn zu schmal und kann Abhilfe durch Straßenverbreiterung nicht geschaffen werden, so wird man zwischen gewölbtem Viadukt auf eigenem Bahnkörper oder Unterpflasterbahn auf Straßengelände Entscheidung zu treffen haben. Kommt die Unterpflasterbahn ins Grundwasser und muß sie mehrfach Häuserblocks unterfahren, so daß das Kilometer Bahn nicht unter $7{,}5 + 1{,}3 = 8{,}8$ Millionen Mark herzustellen ist, so wird sie ebenso teuer wie eine gemauerte Hochbahn, bei der ein Grunderwerbspreis von 1400 ℳ für das Quadratmeter zu zahlen ist.

Bei einem Grunderwerbspreis von 700 ℳ, wie er für die geschlossene Wohnstadt als Mittelwert gefunden wurde, stellt sich die gemauerte Hochbahn etwa ebenso teuer wie eine Unterpflasterbahn in engeren Straßen ohne Berührung von Grundwasser. Im unbebauten Gelände wird man zwischen eiserner Hochbahn und Erddamm einerseits und zwischen Unterpflasterbahn und Einschnitt andererseits zu wählen haben. Bei einem Grunderwerbspreis von 20 ℳ wird eiserner Hochbahnviadukt und Erddamm bei den angenommenen Einheitspreisen gleich teuer, bei niedrigerem Bodenpreis ist also Erddamm vorzuziehen. Kann die Unterpflasterbahn gleich mit der Herstellung der Straßen angelegt werden, so kann sie immerhin erst bei einem Grunderwerbspreis von 50 ℳ mit der Einschnittbahn in Wettbewerb treten, ist sie aber in einer breiten Straße nachträglich auszuführen, so läßt sich selbst bei 75 ℳ Grunderwerbskosten eine Einschnittbahn noch für denselben Betrag herstellen. Häufig kann es zweckmäßig sein, in unbebautem Gelände vorläufig eine Einschnittbahn herzustellen und sie später, wenn der Wert des Grund und Bodens gestiegen ist, in eine

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:13 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Unterpflasterbahn umzuwandeln; es wird alsdann ratsam sein, die Fundamente der Tunnelseitenwände gleich mit auszuführen.

D. Bauweise und Baukosten der Haltestellen.

Bei der Anlage der älteren Stadtbahnen wurden Außenbahnsteige bevorzugt. Außenbahnsteige lassen sich in der Regel mit dem geringsten Aufwand an Baukosten herstellen, und zwar aus folgenden Gründen: Die Gleise der freien Strecke gehen ohne Änderung durch die Haltestellen hindurch. Die Verbreiterung des Bahnkörpers ist also nur auf die wirkliche Länge der Bahnsteige erforderlich, während bei Mittelbahnsteigen die Gleise schon in einiger Entfernung von den Bahnsteigen auseinander gezogen werden müssen und eine Verbreiterung des Bahnkörpers erforderlich machen. Die Bahnsteige brauchen (ausgenommen bei Tiefbahnen) nur so lang gemacht zu werden, als es dem ersten Verkehrsbedürfnis und der dadurch bedingten Zuglänge entspricht und können später ohne Veränderungen an den bestehenden Bauanlagen verlängert werden. Bei eisernen Hochbahnen kann der eigentliche Viadukt unverändert durchgehen, während die Bahnsteige durch Konsolen getragen werden. Auf Bahnen in engen Straßen können die Zugänge zu Außenbahnsteigen in die seitlichen Häuser verlegt werden.

Mittelbahnsteige haben den Vorteil, daß die Breite des gesamten Bahnkörpers etwas geringer wird, weil ein Mittelbahnsteig schmaler sein kann als die beiden Außenbahnsteige zusammen. Namentlich dann, wenn der Verkehr der Haltestelle zu den Zeiten des stärksten Verkehrs sich stets nur in einer Richtung bewegt, also eine gleichzeitige Ankunft und Abfahrt großer Menschenmassen nicht eintritt, braucht der Mittelbahnsteig nicht sehr viel breiter zu sein als ein Außenbahnsteig. Mittelbahnsteige machen die ganze Stationsanlage einfacher und übersichtlicher. Die Treppenanlagen sind bei einem Mittelbahnsteig einfach, bei Außenbahnsteigen doppelt vorzusehen. Außenbahnsteige erfordern im allgemeinen eine Verdopplung des Bahnsteigpersonals, häufig auch eine solche der Sperre und der Fahrkartenausgabe.

Die Ersparnis an Beamtenpersonal bei Mittelbahnsteigen wird zumeist zugunsten dieser Bauweise ausschlaggebend sein. Die Berliner Hoch- und Untergrundbahn, die anfänglich nur Außenbahnsteige anlegte, geht jetzt allgemein zu Mittelbahnsteigen über. In gleicher Weise, wie in Anlage 1, wurden die Mehrkosten überschlägig ermittelt, die durch die Anlage einer Haltestelle entstehen, dabei wurde für alle Bahnsysteme ein Mittelbahnsteig von 200 m Länge und 8 m Nutzbreite und eine Überdachung von 120 m Länge zugrunde gelegt. Hiernach stellen sich die Baukosten für eine Station als Zuschläge zu den Baukosten des Bahnkörpers folgendermaßen:

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:13 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Zahlentafel 24.

Baukosten der Haltestellen

(als Zuschlag zu den Kosten der normalen Strecke).

Mittelbahnsteig 200 m lang, 8 m breit, auf 120 m überdacht.

1.	Hochbahn auf gemauertem Viadukt mit Bahnsteighalle	250 000 ℳ,
2.	Hochbahn auf eisernem Viadukt mit Bahnsteighalle.	200 000 „
3.	Schwebebahn mit Bahnsteighalle	300 000 „
4.	Unterpflasterbahn[37])	300 000 „
5.	Bahn auf Erddamm oder im Einschnitt:	
	a) ohne Dienstwohnungen	125 000 „
	b) mit Dienstwohnungen	170 000 „ .

Hierzu sei bemerkt, daß es im unbebauten Gelände in der Regel notwendig sein wird, Dienstwohnungen einzurichten.

Abschnitt IV.

Das Antriebsystem.

A. Stromart.

Für neu zu errichtende Stadt- und Vorortbahnen kommt nach dem heutigen Stand der Technik nur elektrischer Betrieb in Betracht. Es entsteht zunächst die Frage, ob Gleichstrom oder einfacher Wechselstrom zum Antrieb gewählt werden soll. In der gemeinsamen Sitzung der englischen Institution of Mechanical Engineers und der American Society of Mechanical Engineers in London[38]) wurde die Frage nach den Grenzen der Anwendung des Gleichstroms und des Wechselstroms eingehend erörtert. Man kann die Ergebnisse dieser Tagung dahin zusammenfassen, daß für kurze, dicht betriebene Bahnstrecken Gleichstrom, für längere, mit größeren Zugabständen betriebene Strecken Wechselstrom das richtige sei. Wenn hiernach für eine reine Stadtbahn der Gleichstrom, für eine Fernbahn der Wechselstrom das geeignetste Antriebsmittel ist, so kann es fraglich erscheinen, welches System für eine Bahn zu verwenden ist, die aus dicht betriebenen Stadtstrecken und weit in das Land hinausgehenden, weniger dicht betriebenen Vorortstrecken besteht. Bildet das Vorortbahnnetz einen Teil des allgemeinen Eisenbahnnetzes, so kann die Wahl auf Wechselstrom fallen, um bei einem etwaigen künftigen elektrischen Betriebe der Fernbahnen ein einheitliches Antriebssystem zu besitzen. Ist das nicht der Fall, so können andere, besondere Rücksichten auf die Wahl der Stromart von Einfluß sein. Wie wir

---

[37]) In freiem Gelände oder in breiten Straßen und bei tiefliegendem Grundwasser. In engen Straßen und bei hochliegendem Grundwasser steigen die Kosten in derselben Weise, wie die für den Bahnkörper.

[38]) Elektrische Kraftbetriebe und Bahnen. 1910. Seite 683.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:13 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

gesehen haben, gestattet ein eng bemessener Tunnelquerschnitt die Anlage von hochliegenden Hochspannungsleitungen nicht, in ihnen beruht aber gerade die Wirtschaftlichkeit des Wechselstromes. Geht man zu einer seitlichen Leitungsschiene und den damit verbundenen niedrigen Spannungen über, so kann der Wechselstrom mit dem Gleichstrom nicht mehr in Wettbewerb treten. Wechselstrom bedingt also eine um 0,8 m höhere Lichtraumumgrenzung und kann aus diesem Grunde für ein überwiegend aus Tunnelstrecken bestehendes Bahnnetz ausscheiden. Für Hochbahnen kommt weiterhin in Betracht, daß die Wechselstrombetriebsmittel infolge der mitgeführten Transformatoren erheblich höhere Achsdrucke besitzen als Gleichstrombetriebsmittel, und da bei Hochbahnen mit eisernem Viadukt das Gewicht der Eisenkonstruktion und damit die gesamten Baukosten wesentlich durch die Größe der Achslasten bedingt sind, so wird aus diesem Grunde Wechselstrom für eiserne Hochbahnen überhaupt nicht in Frage kommen können. Bei vergleichenden wirtschaftlichen Berechnungen ist ferner noch zu berücksichtigen, daß die schwereren Wechselstrombetriebsmittel den Oberbau stärker angreifen.

Da die Wechselstrom-Serienmotoren auch mit Gleichstrom betrieben werden können, so liegt der Gedanke nahe, für Bahnen, die keine eisernen Hochbahnstrecken besitzen, auf den Tunnelstrecken der Stadtbahn Gleichstrom, auf den in Erdbau ausgeführten Vorortstrecken Wechselstrom zu verwenden. Mit ähnlichem, gemischten Betrieb sind in Amerika Versuche gemacht worden; sie haben sich aber, soviel bekannt, nicht besonders bewährt, da doppelte Schalteinrichtungen vorhanden sein müssen, wodurch die elektrische Ausrüstung des Fahrzeuges verwickelt und erheblich verteuert wird.

B. Antrieb der Fahrzeuge.

Nachdem über die Frage der Stromart Klarheit geschaffen ist, bleibt zu untersuchen, in welcher Weise die elektrischen Antriebe über den Wagen zu verteilen sind; (die Frage der Verteilung der Antriebe über den Zug wird später erörtert werden). Unter der Voraussetzung, daß Drehgestellbetriebsmittel beschafft werden, ist zu prüfen, ob die erforderliche Zugkraft auf zwei oder vier Motoren verteilt werden soll, und ob, wenn zwei Motoren gewählt werden, sie beide an einem Drehgestell zu vereinigen sind, oder ob jedes Drehgestell einen Motor erhalten soll. Wird eine sehr hohe Zugkraft verlangt, so kann die Rücksicht auf den unterhalb des Wagenfußbodens verfügbaren Raum dazu zwingen, die Motorleistung zu unterteilen. Immerhin erlaubt die normale Wagenfußbodenhöhe der Vollbahn von 1 280 mm, wie sie bei der Hamburger Stadtbahn vorhanden ist, die Anbringung eines Motors von 180 PS-Leistung und die

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:13 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Bodenhöhe der Wagen der Hamburger Hochbahn von 1 050 mm die Anbringung eines Motors von 100 PS-Leistung [39]).

Zu einer Verteilung der Triebkraft auf alle vier Achsen des Fahrzeuges kann die Rücksicht auf eine möglichste Beschränkung des Achsdruckes führen, sonst ist es immer zweckmäßiger, zwei größere Motoren an Stelle von vier kleineren zu wählen, weil die Unterhaltungskosten eines Elektromotors nahezu unabhängig von seiner Größe sind, vier kleinere Motoren also fast doppelt soviel Unterhaltungskosten verursachen als zwei größere. Wenn man so zur Wahl von zwei Motoren gekommen ist, so ist es am zweckmäßigsten, sie an einem Drehgestell zu vereinigen, weil dadurch die elektrischen Leitungen vereinfacht werden, und man außerdem ein größeres Reibungsgewicht erhält, als wenn jedes Drehgestell nur einen Motor trägt, der nur eine der beiden Achsen antreibt, aber die andere mitbelastet.

C. Lage und Größe der Kraftwerke.

Für alle elektrischen Bahnen ist die Lage des Kraftwerks im Belastungsschwerpunkt die günstigste, weil sie die geringsten Anlagekosten für das Stromverteilungsnetz, oder bei gegebenen Leitungsquerschnitten die geringsten Stromverluste ergibt. Der Belastungsschwerpunkt ist der Stadtmittelpunkt; er kommt aber für die Anlage eines Kraftwerkes nicht in Frage, weil der Grunderwerb zu teuer, die Kohlenanfuhr und meist auch die Wasserbeschaffung zu sehr erschwert ist; man wird daher in der Regel mit einem Kraftwerk nicht auskommen, sondern mehrere Werke in den Außenbezirken errichten und jedes so anordnen, daß es möglichst im Schwerpunkt der von ihm zu versorgenden, bis zur Stadtmitte reichenden Linienhälften liegt. Hierbei ist wie bei der Berechnung der Leitungsquerschnitte, außer dem Wochentagsverkehr auch der Sonntagsverkehr zu berücksichtigen, der, wie wir gesehen haben, einen anderen Lastschwerpunkt besitzt. Geringe Verschiebungen des Kraftwerkes in der Nähe des Belastungsschwerpunktes verursachen keinen großen Unterschied in der Stromverteilung. Man wird daher einen solchen Platz wählen, der Gleisanschluß und Wasserfront besitzt, und wo man die Erlaubnis bekommt, Speise- und Kühlwasser aus dem Wasserlauf zu entnehmen und das verbrauchte Kühlwasser in ihn zurückfließen zu lassen. Da man auch bei Gleichstromantrieb eine Arbeitsübertragung mit hochgespanntem Wechselstrom und eine Umformung des Stromes in Unterwerken wählen wird, so ist auch bei Verwendung von Gleichstrom zum Antrieb der Fahrzeuge eine Vereinigung der Krafterzeugung

---

[39]) Hochliegende Motoren sollten für Stadtbahnen ausgeschlossen sein, da sie Wagenraum beanspruchen und dadurch die Platzzahl für eine gegebene Zuglänge und die Leistungsfähigkeit der Bahn verringern.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:18 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

an wenigen Punkten möglich. Diese ist aber in allen Fällen zu empfehlen, wie nachstehende Betrachtungen zeigen:

1. Je größer die Zahl der Züge ist, die von einem Kraftwerk aus Strom erhalten, desto mehr gleichen sich die Spitzen und Tiefen der Augenblicksbelastung aus und desto geringer wird die Gesamtgröße aller dem Bahnbetrieb dienenden Maschinensätze, da die Größe jeder einzelnen Maschine von den auf sie kommenden Lastspitzen abhängig ist.
2. Die Zahl der Maschinensätze eines Kraftwerkes [40]) bestimmt sich, unabhängig von seiner Größe, durch das gegenseitige Verhältnis des Kraftbedarfes während der Stunden schwachen Verkehrs und der Stunden der stärksten Inanspruchnahme der Bahn, sowohl an den Werktagen wie an den Festtagen. Die Verhältnisse des Kraftbedarfes sind denen des Verkehrs ähnlich, wie sie sich aus den Abb. 2 bis 12 (s. Tafel I bis III hinter S. 814, Heft 3) und den Zahlentafeln 7 und 8 (S. 623/624) ergeben haben. Die Gesamtzahl der Maschinensätze ist so bemessen, daß man an den Werktagen in den Stunden stärksten Verkehrs noch einen ganzen Maschinensatz als Rückhalt hat, während man beim Festtagsverkehr auf einen solchen Rückhalt verzichten kann. In der Regel wird sich hiernach die Zahl der erforderlichen Einheiten zu 4 bis 6 ergeben. Die Größe des Maschinenhauses und des Schalthauses wächst aber nur wenig mit der Größe der Maschinen, wenn sich deren Zahl nicht ändert. Hiernach sind also die Baukosten eines großen Maschinenhauses erheblich geringer als die mehrerer kleiner von derselben Maschinenleistung. Für das Kesselhaus und seine Nebenanlagen liegen diese Verhältnisse allerdings anders. Da die Größe der Kessel — wegen der stoßweisen Belastung durch den Bahnbetrieb sind Wasserröhrenkessel zu wählen — nur in engen Grenzen verändert werden kann, so ist ihre Zahl und damit auch die Größe des Kesselhauses annähernd proportional der Kraftwerksleistung. Immerhin wird aber die Ersparnis an Baukosten der Maschinenhäuser maßgebend sein.
3. Genau so wie bei den Baukosten, liegen die Verhältnisse auch hinsichtlich der Betriebskosten. Die Zahl der Maschinenwärter ist lediglich von der Zahl der Maschinensätze, nicht aber von ihrer Leistung abhängig.

Aus allem ergibt sich, daß wenige große Kraftwerke wirtschaftlicher sind als viele kleinere.

---

[40]) Dampfturbinen werden heute für sehr große Leistungen gebaut; der Fall wird also kaum vorkommen, daß man die Zahl der Maschinen vergrößern muß, um nicht zu große Einzelsätze zu bekommen.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:16 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

D. Baukosten der Stromerzeugungsanlagen.

Die Baukosten der Stromerzeugungsanlagen sind nicht nach der Linienlänge, sondern nach dem beim stärksten Verkehr zu befördernden Zuggewicht zu bemessen. Da aber auf allen Stadtbahnen die Verteilung des Verkehrs auf die verschiedenen Tageszeiten eine ähnliche ist, so können die Verhältnisse bestehender Bahnlinien und ihr kilometrischer Jahresverkehr einen gewissen Anhalt für die Baukosten der Kraftwerke liefern.

Die Kosten der Stromerzeugungsanlagen der Hamburger Stadtbahn Blankenese — Ohlsdorf belaufen sich zurzeit auf 3 400 000 ℳ, oder bei 26,6 km Streckenlänge auf 128 000 ℳ für das Kilometer. Der Wert dieser Anlagen der Berliner Hochbahn betrug im Jahre 1909 4,4 Millionen Mark, also bei 17,9 km Linienlänge 246 000 ℳ das Kilometer. Die Kosten des Kraftwerkes der Hamburger Hochbahn sind auf 4,5 Millionen Mark veranschlagt, bei 27,9 km Linienlänge kommen auf das Kilometer 161 000 ℳ. Die Hamburger Stadtbahn hatte im Jahre 1909 einen kilometrischen Jahresverkehr von rund 2 Millionen Fahrten, die Berliner Hochbahn einen solchen von rund 3 Millionen Fahrten. Die Kosten der Stromerzeugungsanlagen können daher für das Kilometer Bahn und einen kilometrischen Jahresverkehr von 1 Million Fahrten auf rund 80 000 ℳ geschätzt werden, für einen kilometrischen Jahresverkehr von 3,72 Millionen Fahrten auf rund 300 000 ℳ für das Kilometer Bahnlänge.

E. Baukosten der Stromleitungen.

Hochspannungsverteilungsleitungen, Speisepunktanlagen mit etwaigen Umformern und Fahrleitungen müssen als Ganzes betrachtet werden, da Ersparnisse an einem Teil Mehrkosten an dem anderen verursachen können; sie werden am besten auf das Kilometer Bahnlänge bezogen.

Bei der Hamburger Stadtbahn betrugen die Kosten der Verteilungsleitungen und Speisepunkte 637 000 ℳ, bei 26,6 km Bahnlänge also rund 24 000 ℳ für das Kilometer, die der Fahrleitungen einschließlich der Schienenrückleitung 1 105 000 ℳ = 42 000 ℳ für das Kilometer, zusammen 66 000 ℳ für das Kilometer. Auf der Berliner Hochbahn haben die Kosten der Leitungen der 12,8 km langen Strecke Warschauer Brücke—Wilhelmsplatz 1,5 Millionen Mark betragen, hierzu sind von den 0,8 Millionen Mark betragenden Kosten der Untergrundstation Bismarckstraße, die auch noch die 2,8 km lange Zweigstrecke Bismarckstraße—Reichskanzlerplatz speist, $^1/_3$ = 0,27 Millionen Mark zu rechnen, zusammen 1,77 Millionen Mark = 140 000 ℳ für das Kilometer.

Auf der Schöneberger Untergrundbahn, Baulänge 3,25 km, haben die Kosten der Stromleitungen 284 000 ℳ betragen, also für das Kilometer

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:16 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

88 000 ℳ. Ihre geringe Höhe erklärt sich durch die Kürze der Linie. Auch sind die Hochspannungsleitungen vom Kraftwerk bis zum Unterwerk in diesem Preis nicht mitenthalten.

Für die Hamburger Hochbahn sind die Kosten der Leitungen und Unterwerke zusammen auf 3 500 000 ℳ veranschlagt worden, oder bei 27,9 km Linienlänge auf 125 000 ℳ für das Kilometer. Beim Vergleich dieser Zahlen zeigt sich die große Überlegenheit des Wechselstromes; auch ist zu berücksichtigen, daß es bei der Hamburger Stadtbahn angängig war, alle Hochspannungsleitungen oberirdisch als blanke Leitungen zu führen, was nicht überall möglich sein dürfte.

Wir wollen für unsere ideale Stadt die Kosten der Leitungen auf 120 000 ℳ für das Kilometer veranschlagen.

Abschnitt V.

Die Betriebsstätten.

A. Lage der Betriebsstätten.

Unter Betriebsstätten versteht man die Abstellbahnhöfe und Werkstätten. Die Abstellbahnhöfe dienen der Aufstellung der Wagenzüge in den Betriebspausen, sowie ihrer täglichen Reinigung und Untersuchung. Es ist bei elektrisch betriebenen Bahnen üblich, alle Wagen unter Dach zu bringen, d. h. für den gesamten Wagenpark (abzüglich des Reparaturstandes) Wagenschuppen zu errichten, soweit nicht etwa Tunnelgleise zur Aufstellung herangezogen werden. Um die Untersuchung zu erleichtern, ist es wünschenswert, die gesamten Betriebsmittel einer Linie an einer Stelle zu vereinigen. Außerordentlich wichtig ist die richtige Lage des Abstellbahnhofs; er muß so gelegt werden, daß die Leerfahrten möglichst gering werden. Um die Untersuchung, wenigstens eines Teiles der Betriebsmittel, bei Tageslicht ausführen zu können, ist es zweckmäßig, den Wagenumlauf so zu gestalten, daß sich in den Stunden des schwachen Verkehrs die nicht gebrauchten Wagen im Abstellbahnhof befinden. Da der Morgenverkehr meist nach innen gerichtet ist und der Mittagsverkehr von innen nach außen einsetzt, so ergibt sich hieraus eine Lage des Betriebsbahnhofes möglichst nahe der Geschäftsstadt. Für die nächtliche Aufstellung ist andererseits wieder ein Abstellbahnhof zweckmäßiger, der etwas weiter draußen liegt, dort, wo der Hauptverkehr morgens beginnt und abends endet. Da sich die Lage des Abstellbahnhofs in der Nähe der Geschäftsstadt wegen der hohen Grunderwerbskosten meist verbieten wird, so wird am vorteilhaftesten eine Lage etwa am Rande des geschlossenen Wohnbezirks sein. Daneben wird man zur Vermeidung von Leerfahrten kleinere Abstellanlagen an verschiedenen Stellen der Bahn, beispielsweise an den äußeren Endpunkten einrichten.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:15 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Auf eine Untersuchung kann hier verzichtet werden, wenn der Umlauf so angeordnet wird, daß die Wagen, die eine Nacht außerhalb des Abstellbahnhofs zugebracht haben, am Vormittag oder Abend des folgenden Tages zum Abstellbahnhof gelangen. Jeder Abstellbahnhof ist mit einer kleinen Betriebswerkstatt zu verbinden, um geringere Schäden an den Betriebsmitteln sofort beheben zu können.

Die Lage der Werkstatt zum Bahnnetz ist nicht so eng begrenzt, weil die Zugläufe von und nach der Werkstatt seltener vorkommen. (Bei 265 km täglicher Leistung und 45 000 km Fahrtleistung zwischen zwei Hauptuntersuchungen (Hamburger Stadtbahn) kommt jeder Wagen alle 170 Tage, also bei 12 tägiger Dauer der Hauptuntersuchung genau zweimal im Jahr zur Werkstatt.) Es ist zweckmäßig, die Zahl der Werkstätten zu beschränken, damit möglichst wirtschaftlich in ihnen gearbeitet und die Beförderung von Werkstattsmaterial innerhalb der Bahn vermieden wird. Man sollte mit einer Hauptwerkstatt für das ganze Bahnnetz auszukommen suchen; zwischen den einzelnen Bahnen müssen dann Gleisverbindungen vorhanden sein, damit die Wagen nach der Werkstatt gelangen können. Verursachen diese Gleisverbindungen außerordentliche Baukosten, so kann dieser Umstand dazu führen, mehrere Werkstätten statt einer anzulegen[41]).

B. Kosten der Betriebsstätten.

Der Umfang der Betriebsstätten ist von der Wagenzahl abhängig, und da wir die Kosten der Wagen auf den kilometrischen Jahresverkehr bezogen haben, so wollen wir dies auch mit den Betriebsstätten tun.

Die Abstellanlagen der Hamburger Stadtbahn haben zur Zeit einen Wert von rund	1 000 000 ℳ
die Werkstättenanlagen zurzeit einen Wert von rund	500 000 „
zusammen . .	1 500 000 ℳ,

hierbei sind die Kosten des Grunderwerbs nicht berücksichtigt.

Bei 26,6 km Bahnlänge kommen auf das Kilometer 56 000 ℳ, und da der kilometrische Jahresverkehr 2 Millionen Fahrten betrug, so stellen sie

[41]) Ist der Lichtraumquerschnitt bei dem genannten Bahnnetz nicht einheitlich, so muß man die Hauptwerkstatt an einer Bahnlinie anlegen, die die größte vorkommende Lichtraumumgrenzung besitzt, damit alle Betriebsmittel des Netzes dorthin gelangen können. Das Vorhandensein von Betriebsmitteln verschiedener Bauart erschwert und verteuert die Unterhaltung; auch ist die Behandlung von Wagen sehr verschiedener Bauart in derselben Werkstatt unbequem. Man wird deshalb, wenn mehrere Bahnnetze mit verschiedenartigen Betriebsmitteln und abweichender Lichtraumumgrenzung in einer Stadt vorhanden sind, vorziehen, jedem dieser Einzelnetze eine eigene Hauptwerkstatt zu geben.

Generated on 2019-07-31 15:18 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

sich bei einem kilometrischen Jahresverkehr von 1 Million Fahrten auf 28 000 ℳ für das Kilometer.

Bei der Berliner Hoch- und Untergrundbahn betragen die Kosten der Betriebsstätten 3 800 000 ℳ. Bei 17,9 km Bahnlänge kommen 210 000 ℳ auf das Kilometer, und da der kilometrische Jahresverkehr 3 000 000 Fahrten betrug, sind für einen kilometrischen Jahresverkehr von 1 000 000 Fahrten 70 000 ℳ auf das Kilometer zu rechnen. Bei der Schöneberger Untergrundbahn betragen die Kosten der Betriebsstätten 270 000 ℳ oder bei einer Betriebslänge von 2,74 km rund 100 000 ℳ für das Kilometer. Bei der Anlage der Bahn wurde mit einem Jahresverkehr von 5,67 Millionen Reisenden = 2 000 000 für das Kilometer gerechnet. Dies ergibt also für einen kilometrischen Jahresverkehr von 1 000 000 Baukosten 50 000 ℳ für das Kilometer.

Für die Hamburger Hochbahn sind die Betriebsstätten auf 1 750 000 ℳ, oder bei 27,9 km Bahnlänge zu 63 000 ℳ für das Kilometer veranschlagt worden.

Die großen Unterschiede zwischen der Hamburger Stadtbahn und der Berliner Hoch- und Untergrundbahn erklären sich daraus, daß die Betriebsstätten bei der Berliner Hoch- und Untergrundbahn auf Viadukten und im Tunnel liegen, während sie bei der Hamburger Stadtbahn in unbebautem Gelände im Erdbau angelegt werden konnten.

Auch auf der Schöneberger Untergrundbahn konnte der Betriebsbahnhof in freiem Gelände erbaut werden. Bei ihm sowie bei der Hamburger Stadtbahn sind übrigens Grunderwerbskosten für die Betriebsstätten nicht in Ansatz gebracht.

Die Berliner Hochbahn legt zur Zeit einen großen Betriebsbahnhof am Ende der Neu-Westenderlinie in freiem Gelände an; nach seinem vollständigen Ausbau werden auch für diese Bahn die Kosten der Betriebsstätten, auf das Bahnkilometer und den Verkehr von 1 000 000 berechnet, entsprechend herabgehen.

Wir wollen die Kosten der Betriebsstätten für das Kilometer Bahn und den kilometrischen Jahresverkehr von 1 000 000 Fahrten auf 40 000 ℳ, bei 3 720 000 Fahrten also auf rund 150 000 ℳ für das Bahnkilometer schätzen.

Abschnitt VI.

Die Sicherungsanlagen.

Mit Rücksicht auf die enge Zugfolge und die große Fahrgeschwindigkeit ist es notwendig, die Stadtbahn mit einem durchgehenden Blocksystem auszurüsten. Bei dem geringen mittleren Stationsabstand ist die Zeit, die ein Zug auf der Fahrt zwischen zwei Haltestellen zubringt, verhältnismäßig klein gegen die Brems-, Aufenthalts- und Anfahrzeit. Um eine möglichst

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:16 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

dichte Zugfolge zu erreichen, ist also jede Station mit je einem Ein- und Ausfahrtsignal für jedes Gleis auszurüsten. Eine Unterteilung der freien Strecke durch eine Blockstation ist erst bei Stationsentfernungen von über 2 km notwendig.

Die Pariser Stadtbahn ist mit einer selbsttätigen Zugsicherungsanlage ausgestattet, während auf der Berliner Hoch- und Untergrundbahn die Blockwerke mit der Hand bedient werden. Die Stationen des Berliner Bahnnetzes haben überwiegend Außensteige. Hier befindet sich auf jedem Bahnsteige ein Abfertigungsbeamter, der auch den Block zu bedienen hat. Eine Vermehrung der Beamten tritt also durch die Blockbedienung nicht ein. Auf den Stationen mit Mittelbahnsteig, deren Zahl vorläufig noch gering ist, aber mit der Eröffnung weiterer Strecken immer mehr zunimmt, ist ein Beamter für die Zugabfertigung, ein zweiter Beamter für die Blockbedienung erforderlich, wenigstens bei so engen Zugabständen, wie sie der Betrieb in Berlin mit sich bringt. Hieraus folgt, daß ein selbsttätiges Blocksystem bei sehr dichter Zugfolge und der Anordnung von Mittelbahnsteigen Ersparnisse an Beamtenpersonal mit sich bringen kann. Auf den mit Mittelbahnsteigen ausgerüsteten Stationen des Berliner Stadt- und Vorortbahnnetzes und der Hamburger Stadtbahn erfolgt, wie stets bei den preußischen Staatsbahnen, die Blockbedienung durch Beamte.

Auf der Hamburger Stadtbahn haben die Kosten bei einem mittleren Stationsabstand von 1660 m 400 000 ℳ = 15 000 ℳ für das Kilometer betragen. Auf der Berliner Hoch- und Untergrundbahn (mittlerer Stationsabstand 780 m) kosteten die Sicherungsanlagen der 12,8 km langen Strecke Warschauer Brücke—Wilhelmsplatz 500 000 ℳ = 39 000 ℳ für das Kilometer. Hierbei ist zu berücksichtigen, daß das Gleisdreieck mit seinen verwickelten Sicherungsanlagen erhebliche Aufwendungen verursacht hat.

Auf der Schöneberger Untergrundbahn (mittlerer Stationsabstand 685 m) kosteten die Sicherungsanlagen 180 000 ℳ = 66 000 ℳ für das Kilometer.

Für das Bahnnetz unserer idealen Stadt, bei der der mittlere Stationsabstand 1 270 m beträgt, können wir die Sicherungsanlagen auf 18 000 ℳ für das Kilometer veranschlagen.

Abschnitt VII.

Zusammenstellung der Anlagekosten.

In Anlage 2 (S. 1200) sind die Anlagekosten für das Bahnnetz der idealen Stadt überschlägig ermittelt worden. Sie betragen: 969 219 456 ℳ

oder für das Kilometer rund 4 180 000 „.

(Fortsetzung folgt.)

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:18 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Anlage 1.

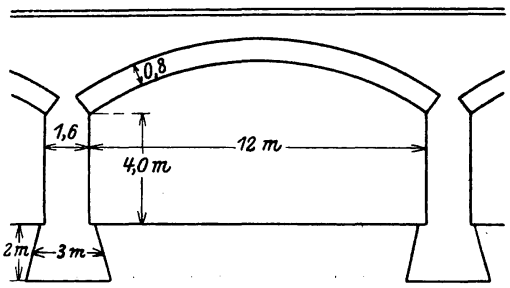
Baukosten des Bahnkörpers.

Überschlägige Ermittlung unter der Voraussetzung guten Baugrundes.

I. Gewölbter Viadukt.

Auf 200 m Viadukt wird eine Straßenunterführung von 20 m lichter Weite gerechnet.

Breite des Viadukts 7,1 m, lichte Weite des Gewölbes 12 m, Pfeilerstärke 1,6 m, Stützweite 13,6 m.



Erdaushub 2,0 . 4,0 . 9,1 = 72,8 cbm zu 5 ℳ	364	ℳ.
Grundmauerwerk 2,0 . 3,0 . 7,1 = 42,6 cbm zu 20 ℳ	852	„
Pfeilermauerwerk 4,0 . 1,6 . 7,1 = 45,4 cbm zu 35 ℳ	1 589	„
Gewölbemauerwerk 13,5 . 0,8 . 7,1 = 76,7 cbm zu 50 ℳ	3 835	„
Stirnmauern 2 . 13,6 . 1,0 = 27,2 cbm zu 35 ℳ	952	„
Abdeckung und Putz 14,5 . 8,0 = 116 qm zu 6 ℳ	696	„
Abdeckplatten 2 . 13,6 . 0,5 = 13,6 qm zu 16 ℳ	218	„
Geländer 2 . 13,6 = 27,2 lfd. m zu 20 ℳ	544	„
Füllkies 13,6 . 5,8 . 0,5 = 39,5 cbm zu 4 ℳ	158	„
Insgemein und Entwässerung 10 %	941	„
13,6 m kosten	10 349	„
1 m Viadukt kostet rund	750	„
176 m Viadukt kosten 176 . 750 = ...	132 000	„

Kosten der Straßenunterführung:

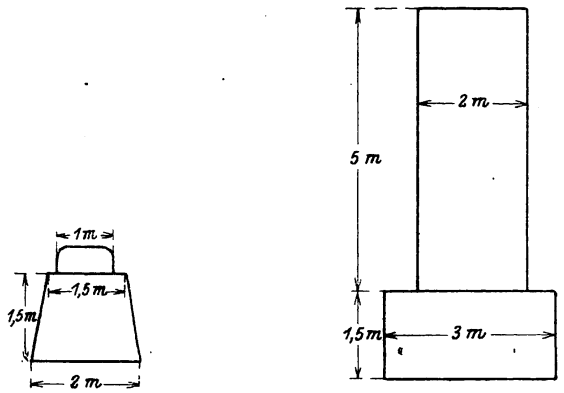
80 t Eisenkonstruktion zu 300 ℳ	24 000	ℳ.
48 lfd. m Geländer zu 50 ℳ	2 400	„
Zuschlag für 2 Widerlager	4000	„
Insgemein und Entwässerung rund 10 %	300	„
Zusammen Kosten der Unterführung . .	34 000	ℳ.
200 m Viadukt kosten 132 000 + 34 000 = ...	166 000	„
1 km kostet	830 000	„

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:16 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

II. Eiserne Hochbahn.

Auf 200 m Viadukt eine Straßenunterführung von 20 m lichter Weite, Stützenentfernung 12 m, Fahrbahn oben.

Stützenfundament.



Erdaushub 3,0 . 3,0 . 1,5 = 13,5 cbm zu 5 ℳ	67,50 ℳ
Mauerwerk 1,75 . 1,75 . 1,5 = 4,6 cbm zu 30 ℳ	138,00 „
Quader 0,5 cbm zu 200 ℳ	100,00 „
Zusammen ein Stützenfundament	305,50 „
2 Fundamente kosten	611 ℳ.
Kosten der Stützen für das lfd. m Viadukt = 611/12 =.	51 „
2,0 t Eisenkonstruktion für das lfd. m, zu 350 ℳ	700 „
2 m Geländer zu 20 ℳ	40 „
Insgemein und Entwässerung 10 %	79 „
1 m Viadukt kostet.	830 „
178 m Viadukt kosten 178 . 830 = ...	147 740 „

Kosten der Straßenunterführung.

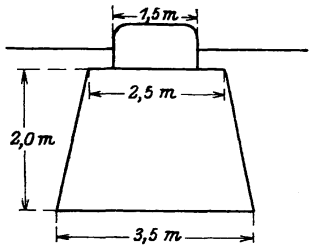
80 t Eisenkonstruktion zu 300 ℳ	24 000 ℳ.
44 lfd. m Geländer zu 50 ℳ	2 200 „
4 Stützen aus Werkstein	„
Erdaushub 4 . 4,0 . 4,0 . 1,5 = 96 cbm zu 5 ℳ	480 „
Fundamentmauerwerk 4 . 3,0 . 3,0 .1,5 = 54 cbm Mauerwerk zu 30 ℳ	1 620 „
Aufgehendes Mauerwerk 4 . 2,0 . 2,0 . 5,0 = 80 cbm zu 240 ℳ .	19 200 „
Insgemein und Entwässerung rund 10 %	4 760 „
Zusammen Kosten der Unterführung . .	52 260 ℳ.
200 m Viadukt kosten 147 7400 + 52 260 = ...	200 000 ℳ.
1 km kostet	1 000 000 „

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:16 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

III. Schwebebahn.

Stützenentfernung 17,5 m. Mittelstützen,

Stützenfundament.



Erdaushub 4,0 . 4,0 . 2,5 = 40 cbm zu 5 ℳ	200 ℳ.
Mauerwerk 3,0 . 2,0 . 3,0 = 18 cbm zu 30 ℳ	540 „
Quader 1,5 . 1,5 . 0,8 = 1,8 cbm zu 220 ℳ	396 „
Zusammen Stützenfundament	1 136 ℳ.
Kosten der Stützenfundamente für das lfd. m Viadukt 1 136/17,5 =	65 „
2,4 t Eisenkonstruktion für das lfd. m 320 ℳ.	768 „
2 lfd. m Geländer des Revisionssteges zu 20 ℳ.	40 „
Insgemein rund 3 %	32 ℳ.
1 lfd. m Viadukt kostet	900 ℳ,
1 km kostet	900 000 „.

Die Kosten für Oberbau und Revisionssteg (rund 100 ℳ für das lfd. m) entsprechen den Kosten des Oberbaues der Standbahn und werden hier nicht berechnet.

IV. Unterpflasterbahn.

Abstand der Mittelstützen 4,5 m.

A. Mit Einfassung der Baugrube durch eine Spundwand.

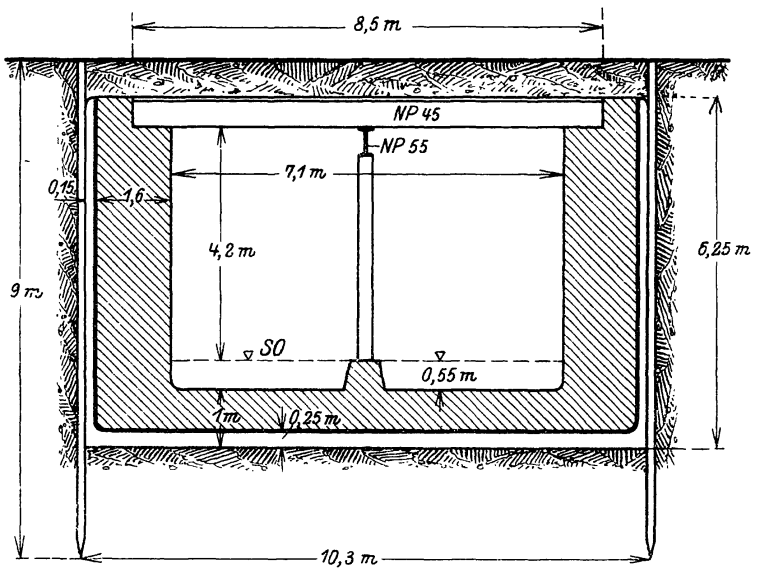
Auf 4,5 m Tunnel kommen:

Spundwand 2 . 4,5 . 9,0 = 81 qm zu 45 ℳ	3 645 ℳ.
Erdaushub 4,5 . 7,0 . 10,3 = 324,4 cbm zu 5 ℳ	1 622 „
Eiserne Träger:	
3 . 8,5 = 25,5 lfd. m I-Normalprofil 45 zu 115 = 2 932 kg,	
4,5 lfd. m I-Normalprofil 55 zu 166 =. . . . . 752 „,	
ein Säule 3,85 m lang . . . . . 750 „	
Zusammen 4 434 kg zu 200 ℳ	887 „
Beton: 4,5 (6,25 . 10,3 — 4,75 . 7,1) = 138,4 cbm zu 25,00 ℳ . . .	3 460 „
Abdeckung 4,5 (2 . 6,0 + 2 . 10,0) = 144 qm zu 4,00 ℳ	576 „
Putz: 4,5 (2 . 4,2 + 7,1) = rund 70 qm zu 1,00 ℳ	70 „
Insgemein und Entwässerung rund 10 %	990 „
4,5 m Tunnel kosten	11 250 ℳ,
1 km kostet	2 500 000 „

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:16 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

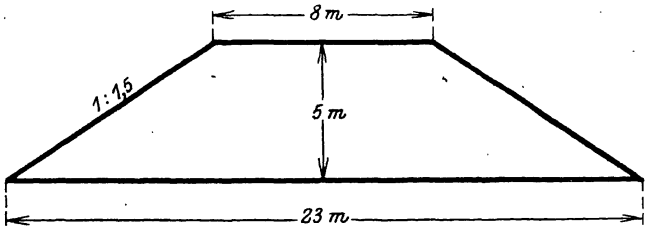
B. Mit Auszimmerung der Baugrube:

Erdaushub	1 622 ℳ.
Auszimmerung 325,4 cbm zu 2 ℳ	650 „
Eisen	887 „
Beton	3 460 „
Abdeckung	576 „
Putz	70 „
Insgemein und Entwässerung rund 10 %	700 „
4,5 m Tunnel kosten	7 965 ℳ.
1 km kostet	1 770 000 „



V. Erddamm.

Auf 300 m Bahn kommt eine Straßenunterführung von 20 m Weite.



1 lfd. m Damm erfordert:

$5 \cdot 15{,}5 = 77{,}5$ cbm Boden zu 2 ℳ	155 ℳ
2 lfd. m Einfriedigung zu 20 ℳ	40 „
Insgemein und Entwässerung rund 20 %	45 „
1 lfd. m Damm kostet	240 ℳ.
276 m kosten	66 240 „

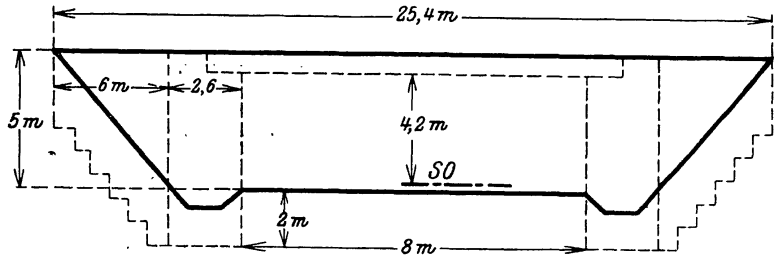
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:16 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Kosten der Straßenunterführung.

80 t Eisenkonstruktion zu 300 ℳ	24 000	ℳ.
48 lfd. m Geländer zu 50 ℳ	2 400	„
Widerlager und Flügel 2 . 15,5 . 2,6 . 7,0 = 564,2 cbm zu 35 ℳ	19 747	„
Insgemein und Entwässerung rund	7 513	„
Kosten der Straßenunterführung	53 760	ℳ,
300 m Bahnkörper kosten 66 240 + 53 760 =	120 000	„
1 km kostet	400 000	„.

VI. Einschnitt.

Auf 300 m Bahn kommt eine Straßenüberführung von 20 m Breite.



1 lfd. m Damm erfordert:

$$\frac{10{,}4 \,.\, 25{,}4}{2} \,.\, 5{,}0 + 2 \,.\, \frac{0{,}3 + 1{,}2}{2} \,.\, 0{,}3 = 10{,}4 \text{ cbm}$$

Boden zu 2 ℳ	208	ℳ.
2 lfd. m Einfriedigungen zu 20 ℳ	40	„
Insgemein und Entwässerung rund 20 %	52	„
1 lfd. m Einschnitt kostet	300	ℳ.
300 m kosten	90 000	„

Kosten der Straßenüberführung:

270 t Eisenkonstruktion zu 300 ℳ	81 000	ℳ.
50 lfd. m Geländer zu 50 ℳ	2 500	„
Widerlager 2 . 2,6 . 7,0 . 20,0 = 728 cbm Mauerwerk zu 30 ℳ	21 840	„
Flügel 4 . 1,5 . 5,0 . 6,0 = 180 cbm Mauerwerk zu 30 ℳ	5 400	„
Erdaushub 2 . 4,0 . 2,0 . 22,0 + 4 . 2,5 . 2,0 . 6,0 = 472 cbm zu 2 ℳ	944	„
Insgemein und Entwässerung	10 316	„
Kosten der Straßenüberführung	132 000	ℳ
300 m Bahn kosten 90 000 + 132 000 =	222 000	„
1 km Bahn kostet	740 000	„

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:16 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Anlage 2.

Anlagekosten des Bahnnetzes in der idealen Stadt.

I. Der Bahnkörper.

1.	9,6 km Bahnkörper in der Geschäftsstadt, für das km 9 000 000 ℳ	86 400 000 ℳ,
2.	64,8 km Bahnkörper in der geschlossenen Wohnstadt, davon	
	a) 32,4 km Hochbahn, für das km 1 000 000 ℳ . .	32 400 000 „
	b) 32,4 km Unterpflasterbahn, für das km 6 000 000 ℳ	194 400 000 „
3.	78,0 km Bahnkörper im Gebiet der offenen Bauweise, und zwar:	
	a) 39,0 km Erddamm mit 20 ℳ Grunderwerbskosten für 1 qm, für das km 830 000 ℳ	32 370 000 „
	b) 39,0 km Einschnitt mit 20 ℳ Grunderwerbskosten für 1 qm, für das km 1 214 000 ℳ	47 346 000 „
4.	79,5 km Bahnkörper im Gebiet der Vororte, und zwar:	
	a) 39,75 km Erddamm mit 10 ℳ Grunderwerbskosten für 1 qm, für das km 615 000 ℳ	24 446 250 „
	b) 39,75 km Einschnitt mit 10 ℳ Grunderwerbskosten für 1 qm, für das km 977 000 ℳ	38 835 750 „

II. Haltestellen.

1.	26 Haltestellen in der Geschäftsstadt zu 300 000 ℳ . .	7 800 000 „
2a	40 Hochbahnhaltestellen in der geschlossenen Wohnstadt zu 200 000 ℳ	8 000 000 „
2b	40 Unterpflasterbahnhaltestellen in der geschlossenen Wohnstadt zu 300 000 ℳ	12 000 000 „
3.	56 Haltestellen im Gebiet der offenen Bauweise ohne Dienstwohnungen zu 125 000 ℳ	7 000 000 „
4.	29 Haltestellen im Vorortgebiet mit Dienstwohnungen zu 170 000 ℳ	4 930 000 „
5.	Grunderwerb der Haltestellen:	
	a) 56 Haltestellen zu 1 200 qm; für 1 qm 20 ℳ = 24 000 ℳ	1 344 000 „
	b) 29 Haltestellen zu 1 200 qm; für 1 qm 10 ℳ = 12 000 ℳ	348 000 „

III. Oberbau.

231,9 km doppelgleisige Bahn für das km 100 000 ℳ . . .		23 190 000 „

IV. Stromerzeugungsanlagen.

231,9 km Bahn, für das km 300 000 ℳ		69 570 000 „
	Übertrag	590 380 000 ℳ

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:16 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	Übertrag	590 380 000 ℳ.
V. Stromleitungen.		
231,9 km Bahn, für das km 120 000 ℳ		27 828 000 „
VI. Betriebsstätten.		
231,9 km Bahn, für das km 150 000 ℳ		34 785 000 „
VII. Sicherungsanlagen.		
231,9 km Bahn, für das km 18 000 ℳ		4 174 200 „
VIII. Betriebsmittel.		
231,9 km Bahn, für das km 500 000 ℳ		115 950 000 „
IX. Insgemein rund 3 % von I—VIII		23 193 516 „
X. Verwaltungskosten 10 % von I—IX		79 631 072 „
XI. Betriebsausfälle auf Kosten des Baufonds . . .		8 000 000 „
XII. Zinsen während der Bauzeit: 4 % auf 4 Jahre für durchschnittlich 300 000 000 ℳ		48 000 000 „
XIII. Kosten der Geldbeschaffung, Kursverlust usw. 4%		37 277 668 „
	Gesamtsumme der Baukosten . . .	969 219 456 ℳ.
	Dies ergibt für das km . .	4 180 000 ℳ.

Generated on 2019-07-31 15:18 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Die Canadische Überlandbahn und ihre wirtschaftliche Bedeutung[1]).

Von Dr. **Alexander Eversmann** in Hamburg.

(Schluß.) [1])

(Mit einer Karte und zwei Kartenskizzen.) [2])

G.

Betrieb und Transportleistungen.

Wir haben oben bereits mehrfach erkannt, daß der Beginn des neuen Jahrhunderts in der Entwicklungsgeschichte der Canadischen Überlandbahn einen Wendepunkt bedeutete, so beispielsweise für die Frage der Konkurrenz, für den Ausbau des Netzes und für die Erweiterung des Schiffahrtsdienstes. Dasselbe gilt von dem abgewickelten Verkehr, der nach der Zahl der beförderten Personen und Tonnen von 1900 an stark anschwoll. Aus dieser großen Verkehrssteigerung erwuchsen für die Gesellschaft zwei wichtige und kostspielige Aufgaben: Sie mußte die Anlage der Bahn vielerorts von Grund aus ändern und den Stand ihrer Betriebsmittel den rasch steigenden Erfordernissen des Verkehrs anpassen.

Hatte man zuerst hauptsächlich darauf gesehen, die Überlandlinie möglichst schnell zu vollenden, so mußte man später einen wirtschaftlichen Betrieb durch Zusammenstellung langer Züge, Benutzung schwerer Wagen mit großem Rauminhalt, von schweren Maschinen gezogen, ermöglichen, wofür die Befestigung des Unterbaues, die Verstärkung der Brücken, die Verminderung der Steigungen und die Beseitigung scharfer Krümmungen die Voraussetzung war.

Solange der Verkehr nicht sprunghaft anzog und die durch die Ausbesserungsarbeiten verursachten Kosten nicht allzu erhebliche waren, also etwa bis zur Jahrhundertwende, konnten sie aus den Roheinnahmen bestritten werden, kamen daher in den Betriebskosten zum Ausdruck.

---

[1]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1912, S. 325, 570, 874.

[2]) Die Karte ist im Heft 3 des Archivs hinter S. 814 eingeheftet, die 2 Kartenskizzen befinden sich im Heft 2 auf S. 348/349.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:16 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Deswegen glaubten viele Kritiker aus ihrer Höhe auf den Umfang der Instandhaltungsarbeiten schließen zu können. Während der Jahre 1886 bis 1888 folgerte man nun aus den während dieser Zeit unverhältnismäßig gestiegenen Betriebskosten, daß die Canadische Überlandbahn zu finanzieller Unfruchtbarkeit verdammt sei, während man später aus dem günstiger gewordenen Verhältnis zwischen Betriebskosten und Roheinnahmen schloß, daß sie nur durch eine künstliche Herabdrückung der Betriebskosten, also durch Vernachlässigung der Anlagen imstande sei, einen Gewinn zu erzielen, eine Politik der Gesellschaft, die sich, wenn tatsächlich befolgt, bald und bitter gerächt haben würde. Allerdings waren die Betriebskosten der Canadischen Überlandbahn im Vergleich zu denen der gesamten canadischen Bahnen recht gering gewesen.

Die Betriebskoeffizienten der Canadischen Überlandbahn waren in den Jahren 1889 bis 1899 um ungefähr 6—12 %, in den Jahren 1900 bis 1905 um rund 5 bis 8 % niedriger als die aller canadischen Bahnen. Für die letzten Jahre gelten folgende Ziffern:

	Canadische Überlandbahn [1])	Alle Bahnen Canadas [2])
1906	62,75 %	69,5 %
1907	64,96 %	70,7 %
1908	69,47 %	73,0 %
1909	69,92 %	72,1 %.

Aus den niedrigen Betriebskoeffizienten in den 90 er Jahren durfte man aber nicht ohne weiteres schließen, daß die Gesellschaft ihre Anlagen vernachlässigte, denn es wäre ihr schlechterdings unmöglich gewesen, bei steigendem Verkehr die Instandhaltung der Linie aufzugeben und dennoch gleichzeitig und dauernd die Betriebsausgaben zu vermindern [3]). Vielleicht hätte sie aber in der zweiten Hälfte der 90 er Jahre neben der Instandhaltung der Linie auch schon die Umbauten tatkräftiger betreiben können. Dann hätte sie den späteren Umbau der Strecke mit geringerem Kapitalaufwand ausführen können, allerdings auf Kosten der in den 90 er Jahren ausgeschütteten Dividenden. Nach 1901 wurden nämlich große Teile des in hohen Summen aufgenommenen neuen Aktienkapitals vornehmlich für die Umbau- und Erweiterungsarbeiten verwendet.

---

[1]) Nach den Jahresberichten der Gesellschaft.

[2]) Nach den Railway Statistics of Canada 1909, S. 22.

[3]) Croal sagt über diesen Punkt a. a. O. S. 43: It is a cardinal point in railway management that you cannot starve the upkeep of a line and at the same time reduce traffic expenses by concentrating loads on heavier trains drawn by heavier locomotives.

Generated on 2019-07-31 15:16 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Über das Ergebnis der Verbesserungsarbeiten sprach sich der Präsident der Gesellschaft auf der Generalversammlung vom Jahre 1905 ungefähr folgendermaßen aus: Was das Ergebnis der Ausgaben angeht, die während der letzten 3 oder 4 Jahre für die Beseitigung scharfer Krümmungen, für die Verminderung der Steigungen und für sonstige allgemeine Verbesserungen aufgewendet worden sind, so glaube ich ruhig behaupten zu können, daß Ihre Bahn in bezug auf die Festigkeit des Unterbaus, überhaupt die Fähigkeit, den Transport zu bewältigen, zum mindesten in der ersten Reihe der transkontinentalen Linien steht [1]). Und 1906 erklärte er, als die Herabdrückung der Betriebsausgaben (von 69,35 % — 1905 auf 62,70 % — 1906) wieder einmal auf eine Vernachlässigung der Instandhaltungsarbeiten zurückgeführt wurde: Seit 1901 haben wir ausgegeben für Zugänge an rollendem Material und Ausrüstungen $ 18 500 000 und für zugehörige Werkstätten und Maschinenanlagen an verschiedenen Punkten der Linie $ 6 445 000. Die Verminderung der Steigungen und die allgemeine Verbesserung des Unterbaus haben $ 13 000 000 gekostet, während die Vergrößerung der Stationsgebäude an wichtigen Verkehrsmittelpunkten, die vermehrten Ausweichgleise, die Erneuerung der Bahnhofsanlagen und andere Ausgaben für die Erleichterung des Verkehrs weitere $ 10 000 000 beanspruchten.[2])

Im letzten Jahrzehnt, das durch den so stark gestiegenen Verkehr ausgezeichnet ist, nahmen die Kosten für die Erhaltung des Unterbaus und des rollenden Materials folgende Prozentsätze der gesamten Betriebskosten in Anspruch:

im Jahre	Betriebsausgaben[3]) insgesamt	davon Ausgaben für Instandhaltung	letztere in Prozenten der Betriebsausgaben
1901	18 745 828	5 857 414	31,3
1905	35 006 794	15 143 293	43,3
1908	49 591 808	19 768 890	39,9
1909	53 357 748	21 154 936	39,7
1910	61 149 534	26 221 432	42,9
1911	67 467 978	27 617 346	40,9

[1]) Nach dem Bericht über die Generalversammlung der Gesellschaft vom 4. Oktober 1905 S. 2.

[2]) Zitiert nach Croal: a. a. O. S. 43/44.

[3]) Siehe Anmerkung [1]) auf S. 1205.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:16 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Im allgemeinen ist der Prozentsatz, den die Kosten für die Instandhaltung der Anlagen von den gesamten Betriebskosten in Anspruch nehmen, im letzten Jahrzehnt gestiegen. Er betrug im Durchschnitt der Jahre:

1901—1905	1906—1911
36,1%	41,1 %.

In den Jahren 1906 und 1910, die beide im Vergleich zu ihrem Vorjahr eine außerordentlich starke Verkehrssteigerung aufwiesen, nämlich im

	Personenverkehr	Güterverkehr
1906	18,1 %	28,5 %,
1910	26,5 %	21,9 %,

gingen gleichwohl die Betriebskoeffizienten im Vergleich zum Vorjahr zurück, nämlich

1906 von 69,35 % auf 62,75 % und
1910 „ 69,92 % „ 64,38 %.

Dieses Herabgehen der Betriebskoeffizienten ist teilweise auf den gesteigerten Verkehr selbst zurückzuführen, der gewisse stehende Unkosten in ihrem Gewicht verhältnismäßig zurücktreten läßt, teilweise hat die Verminderung ihren Grund in der Verbesserung der Anlagen, die einen Trans-

---

[1]) S. Anm. [3]) auf S. 1204. 1904 nahm die Gesellschaft eine Änderung des Nachweises über die *working expenses* vor. Bis 1903 waren diese eingeteilt in:

I. a) Conducting transportation.
b) Maintenance of way and structures.
c) Motive power.
d) Maintenance of cars.
e) Parlor and sleeping car expenses.
f) Expenses of lake and river steamers.
g) General expenses.
h) Commercial telegraph.

1904 wird folgende Einteilung eingeführt:

II. a) Conducting transportation.
b) Maintenance of way and structures.
c) Maintenance of equipment. Sodann
d) — g) wie oben e) — h).

1908 endlich wird folgende Einteilung gewählt:

III. a) Transportation expenses.
b) Maintenance of way and structures.
c) Maintenance of equipment.
d) Traffic expenses.
e) — h) wie I e) — h).

Der obige Posten „Ausgaben für Instandhaltung" umfaßt nun bis 1903 die Ziffern I b und d, von 1904—1907 die Ziffern II b und c, von 1908 an die Ziffern III b und c.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:16 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

port zu wirtschaftlichen Bedingungen erlauben und deswegen ein Herabgehen der Betriebskosten herbeiführen müssen, falls nicht etwa — beispielsweise 1907 — die Ersparnisse hier durch andere Einflüsse, wie strenge Winter und Verteuerung der Arbeitslöhne und Materialien, aufgehoben werden.

Die Verwaltung hat ihre Linien seit dem Beginn des Jahrhunderts ferner insoweit leistungsfähiger gemacht, als sie auf ihren Hauptverkehrsadern doppelte Gleise zu legen begann. Diese Notwendigkeit zeigte sich naturgemäß zuerst auf den Strecken Winnipeg—Port Arthur und Smith Falls—Montreal. Auf erstere muß der gesamte westcanadische Verkehr der Gesellschaft übergehen, sofern er nicht nach den Vereinigten Staaten geleitet wird, letztere führt den starken Verkehr aus Süd-Ontario nach Montreal, der Haupthandelsstadt des canadischen Bundes. In dem Jahre 1911 hat sie sogar schon westlich Winnipeg bis Chater ihre Hauptlinie mit einem zweiten Gleis versehen müssen.

Von ebenso großer Bedeutung war die Vermehrung des rollenden Materials, besonders für die Prärieprovinzen. Die Gesellschaft vergrößerte ihren Wagenpark von 1901 bis 1911 in folgender Weise. Es betrug die

Zahl der [1]	1901	1911	Zunahme in %
Lokomotiven . . .	708	1 637	131,2
Personenwagen. . .	810 [2]	2 074 [3]	156,1
Frachtwagen. . . .	21 332 [4]	57 430	169,5.

In den Jahren 1907 bis 1909 betrug die Zunahme der

	in ganz Canada [5]	bei der C. P. R.[1]
Lokomotiven	13,3 %	14,1 %,
Personenwagen	15,1 %	22,5 %,
Frachtwagen	9,7 %	19,2 %.

Wie die Gesellschaft im letzten Jahrzehnt dazu übergegangen ist, ihrem Betrieb Kohlengruben anzugliedern, um durch billige Kohlenbeschaf-

---

[1]) Nach den Jahresberichten der Gesellschaft.

[2]) Umfaßt a) First and second class passenger cars, baggage cars and colonist sleeping cars,
b) First class sleeping, dining and café cars,
c) Parlor cars, official and paymasters cars.

[3]) Einschließlich 26 Wagen der St. John and Boston Line und der Montreal and Boston Line, in deren Eigentum sich die Gesellschaft auf Grund von Verkehrsvereinbarungen mit anderen Gesellschaften teilt.

[4]) Umfaßt a) Freight and cattle' cars,
b) Conductors vans,
c) Boarding, tool and auxiliary cars and steam shovels.

[5]) Nach den Railway Statistics of Canada. 1909, S. 30.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:16 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

fung ein weiteres Mittel zum Herabdrücken der Betriebskosten und damit zur Vermehrung des Gewinns in der Hand zu haben und um nach Möglichkeit in der Kohlenbeschaffung von dritten Personen unabhängig zu sein, begann sie 1901 mit der Errichtung großer Maschinen- und Wagenbauwerkstätten in Montreal, dem berühmten Angus Plant, *thus saving the manufacturers profit and the duty.*

Sie beschäftigte hier 1906 5 644 Arbeiter, die 60 Lokomotiven im Jahre und 24 bedeckte und 46 offene Güterwagen täglich herstellen können [1]).

Dem Beispiel der großen englischen Eisenbahngesellschaften ist die Canadische Überlandbahn in der Weise gefolgt, daß sie in 15 Städten eigene, zum Teil großartige Hotelbetriebe einrichtete; endlich ist sie auch als Telegraphen- und Telephongesellschaft zu betrachten, da ihre Leitungen dem Publikum zur Verfügung stehen.

1907 beschäftigte sie nur in ihren eigentlichen Verkehrsbetrieben über 74 000 Angestellte, davon über 70 000 in Canada selbst, denen sie ein monatliches Gehalt von $ 3 700 000 zahlte. Shaughnessy, der Präsident der Gesellschaft, stellte 1907 fest, daß sämtliche im Dienst der Canadischen Überlandbahn stehenden Personen, also nicht nur die der Verkehrsbetriebe, unter Hinzurechnung ihrer Familien, mindestens $^1/_{15}$ der Gesamtbevölkerung Canadas ausmachten, daß also ein gleicher Bruchteil der Bevölkerung seinen Lebensunterhalt von der Canadischen Überlandbahn bezog.

Die Personenbeförderung auf den Eisenbahn- und Binnenschiffahrtslinien der Gesellschaft entwickelte sich von 1886, dem Jahre der Eröffnung der Hauptlinie, bis 1902 in folgender Weise[2]):

im Jahre	Beförderte Personen	Personenmeilen	Einnahme für die Person und Meile Cts.
1886	1 899 319	150 466 149	2,10
1890	2 792 805	274 940 358	1,74
1893	3 311 247	334 307 590	1,69
1895	2 983 793	260 317 256	1,80
1898	3 674 502	430 493 139	1,52
1901	4 337 799	419 353 393	1,93
1902	4 796 746	534 777 135	1,75

[1]) Nach Gerhardt: Canada selbständig? S. 102.

[2]) Die Angaben bis zum Jahre 1898 beruhen auf den Nachweisen in Poors Manual, von diesem Jahre an auf den Mitteilungen der Jahresberichte der Gesellschaft selbst.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:16 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Es ist aus diesen Zahlen zu ersehen, daß die schwere Krisis des Jahres 1893 ihren Einfluß auf die Personenbeförderung bis zum Jahre 1898 geltend machte. Von 1898 an steigt die Zahl der beförderten Personen sodann ständig an. Von 1903 an gibt die Gesellschaft in ihren Jahresberichten eine eingehendere Aufstellung über den Personenverkehr auf ihren Eisenbahnlinien — Binnenschiffahrtslinien also ausgeschlossen.

	1903	[1]	1904	[1]	1905	[1]
Zahl der beförderten Personen .	5 489 606	15,43	6 156 138	12,14	6 800 427	10,47
Personen, befördert 1 Meile . . .	626 299 606	19,60	666 740 402	6,46	724 981 215	8,74
Personen, befördert 1 Meile auf die Meile des Netzes	82 202	18,89	82 809	0,36	85 437	3,17
Durchschnittl. Reiselänge Meilen	114,09	3,61	108,30	5,08	106,60	1,57
Durchschnittseinnahme:						
für die Person . . . . . $	1,91	2,14	1,93	1,00	1,91	1,04
„ „ Personenmeile . . Cts.	1,68	1,18	1,78	5,95	1,79	0,56
Durchschnittliche Personenzahl:						
für die Zugmeile	64,57	15,12	64,27	0,46	63,96	0,48
„ „ Wagenmeile	14,76	8,45	15,03	1,83	14,90	0,86
Einnahmen aus dem Personenverkehr für die Person und Wagenmeile . . . . . Cts.	24,77	6,95	26,75	7,99	26,71	0,15
Gesamteinnahme im Personenverkehr:						
für die Zugmeile . . . . . $	1,33	13,68	1,40	5,26	1,40	0,00
„ „ Meile des Netzes . . „	1 689,61	16,74	1 800,02	6,11	1 864,30	3,57

	1906	[1]	1907	[1]	1908	[1]
Zahl der beförderten Personen .	7 665 481	12,72	8 671 438	13,12	9 334 811	7,65
Personen, befördert 1 Meile	859 011 930	18,49	1 052 286 316	22,49	1 038 393 535	1,32
Personen, befördert 1 Meile auf die Meile des Netzes	99 032	15,91	117 330	18,47	112 716	3,93
Durchschnittl. Reiselänge Meilen	112,06	5,12	121,35	8,28	111,24	8,33
Durchschnittseinnahme:						
für die Person . . . . . $	2,02	5,76	2,17	7,42	2,08	4,15
„ „ Personenmeile. . . Cts.	1,80	0,56	1,79	0,56	1,87	4,47

[1] Zunahme oder *Abnahme* in Prozenten.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN. Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:16 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108 Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	1906	1)	1907	1)	1908	1)
Durchschnittliche Personenzahl:						
für die Zugmeile	68,72	7,44	76,10	10,73	69,25	*9*,00
„ „ Wagenmeile	15 37	3,15	16,33	6,56	15,58	*4*,83
Einnahmen aus dem Personenverkehr für die Person und Wagenmeile . . . . . Cts.	27,66	3,56	29,35	6,12	29,15	*0*,63
Gesamteinnahme im Personenverkehr:						
für die Zugmeile . . . . . $	1,49	6,43	1,63	9,40	1,56	*4*,29
„ „ Meile des Netzes . . „	2 149,89	15,32	2 519,17	17,16	2 537,42	0,72

	1909	1)	1910	1)	1911	1)
Zahl der beförderten Personen .	9 675 075	3,65	11 050 924	14,22	11 928 943	7,95
Personen, befördert 1 Meile	1 058 912 909	1,98	1 341 255 609	26,66	1 440 649 164	7,41
Personen, befördert 1 Meile auf die Meile des Netzes	108 750	*3*,52	133 080	22,37	139 297	4,67
Durchschnittl. Reiselänge Meilen	109,45	*1*,61	121.37	10,89	120,77	*0*,49
Durchschnittseinnahme:						
für die Person . . . . . $	2,04	*1*,92	2,20	7,84	2,31	5,00
„ „ Personenmeile	1,86	*0*,53	1,81	*2*,69	1,92	6,08
Durchschnittliche Personenzahl:						
für die Zugmeile	65,76	*5*,04	75,38	14,63	75,53	0,20
„ „ Wagenmeile	15,01	*3*,66	15,72	4,73	15,62	*0*,64
Einnahmen aus dem Personenverkehr für die Person und Wagenmeile . . . . . Cts.	27,96	*4*,08	28,47	1,82	29,91	5,06
Gesamteinnahme im Personenverkehr:						
für die Zugmeile . . . . . $	1,49	*4*,49	1,64	10,07	1,73	5,49
„ „ Meile des Netzes . . „	2 456,20	*3*,20	2 902,13	18,16	3 191,71	9,98

[1]) Zunahme oder *Abnahme* in Prozenten.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:16 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Bei einem dreijährigen Durchschnitt ergibt sich folgendes Bild. Es steigen in Prozenten die Zahlen der

	1903–1905	1906–1908	1909–1911
beförderten Personen	12,68	11,16	8,61
Personenmeilen	11,60	13,22	12,02
die durchschnittliche Reiselänge betrug in Meilen.	109,66	114,88	117,19

Von 1903 an ist also die Zahl der beförderten Personen zwar absolut gestiegen, aber die prozentuale Steigerung ist im Rückgang begriffen. Die Zahl der Personenmeilen ist bis 1908 absolut und prozentual gestiegen, in den letzten drei Jahren ist aber die prozentuale Steigerung ebenfalls etwas zurückgegangen, während die durchschnittliche Länge der einzelnen Reisen in dauernder Zunahme begriffen ist.

Die Güterbeförderung entwickelte sich von 1886 bis 1902 in folgender Weise:

im Jahre	Beförderte Tonnen	Personenmeilen	Einnahmen für die Tonne und Meile Cts.
1886	2 046 195	555 438 159	1,10
1890	3 378 567	1 208 014 731	0,84
1893	4 226 959	1 453 367 263	0,87
1894	3 891 804	1 313 948 410	0,87
1895	4 274 667	1 490 639 877	0,80
1898	5 582 038	2 142 319 887	0,76
1901	7 155 813	2 383 633 945	0,79
1902	8 769 934	3 247 922 167	0,75

Die Folgen der Krisis von 1893 wurden im Güterverkehr, nach der Zahl der beförderten Tonnen geurteilt, rascher überwunden als im Personenverkehr, da die Zahl des Jahres 1893 bereits 1895 erreicht und überschritten wurde.

Seit 1903 werden auch über den Güterverkehr eingehendere Angaben gemacht:

Generated on 2019-07-31 15:16 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

	1903	1)	1904	1)	1905	1)
Tonnen:						
zahlender Fracht, befördert 1 Meile	3 721 877 190	19,35	3 670 821 775	*1*,37	4 018 602 710	9,47
nicht zahlender Fracht, befördert 1 Meile	534 777 562	20,00	617 906 213	15,54	777 323 013	25,80
der Gesamtfracht, befördert 1 Meile	4 256 654 752	19,43	4 288 727 988	0,75	4 795 925 723	11,83
zahlender Fracht, befördert 1 Meile auf die Meile des Netzes	487 284	18,39	451 311	*7*,38	472 432	4,16
nicht zahlender Fracht, befördert 1 Meile auf die Meile des Netzes	70 015	19,05	76 385	9,10	91 418	19,23
der Gesamtfracht, befördert 1 Meile auf die Meile des Netzes	557 300	18,47	527 696	*5*,31	563 850	6,33
Durchschnittseinnahme für die Tonne und Meile der zahlenden Fracht . . . . . Cts.	0,743	*1*,20	0,773	4,04	0,767	*0*,78
Durchschnittliche Tonnenzahl:						
zahlender Fracht für die Zugmeile	252,43	8,04	238,76	*5*,42	251,69	5,42
nicht zahlender Fracht für die Zugmeile	36,28	8,65	40,19	10,78	48,68	21,12
der Gesamtfracht für die Zugmeile	288,71	8,12	278,95	*3*,38	300,37	7,68
zahlender Fracht für die beladene Wagenmeile	15,34	7,27	15,08	*1*,69	15,31	1,53
nicht zahlender Fracht für die beladene Wagenmeile . . .	2,21	8,33	2,54	14,93	2,96	16,53
der Gesamtfracht für die beladene Wagenmeile	17,55	7,41	17,62	0,40	18,27	3,69
Einnahme aus Frachtzügen:						
für die beladene Wagenmeile . . . . . Cts.	11,41	6,04	11,65	2,10	11,75	0,86
für die Zugmeile . . . . . $	1,88	6,82	1,85	*1*,60	1,93	4,32
„ „ Meile des Netzes . . „	3 629,07	17,20	3 491,83	*3*,78	3 627,04	3,39

[1]) Zunahme oder *Abnahme* in Prozenten.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:17 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	1906	1)	1907	1)	1908	1)
Tonnen:						
zahlender Fracht, befördert 1 Meile	5 190 951 172	29,17	5 789 191 940	11,52	5 699 092 014	*1,56*
nicht zahlender Fracht, befördert 1 Meile	839 801 843	8,04	870 757 856	3,67	984 489 076	13,05
der Gesamtfracht, befördert 1 Meile	6 030 753 015	25,75	6 659 949 796	10,43	6 683 581 090	0,36
zahlender Fracht, befördert 1 Meile auf die Meile des Netzes	597 306	26,43	645 532	8,06	618 626	*4,17*
nicht zahlender Fracht, befördert 1 Meile auf die Meile des Netzes	96 657	5,73	97 095	0,45	106 864	10,06
der Gesamtfracht, befördert 1 Meile auf die Meile des Netzes	693 963	23,08	742 627	7,02	725 490	2,31
Durchschnittseinnahme für die Tonne und Meile der zahlenden Fracht . . . . . Cts.	0,743	*3,13*	0,776	4,43	0,755	2,71
Durchschnittliche Tonnenzahl:						
zahlender Fracht für die Zugmeile	279,10	10,89	295,33	5,83	290,96	*1,50*
nicht zahlender Fracht für die Zugmeile	45,15	*7,25*	44,16	*1,53*	50,26	13,05
der Gesamtfracht für die Zugmeile	324,25	7,95	339,84	4,80	341,22	0,41
zahlender Fracht für die beladene Wagenmeile	16,42	7,25	16,67	1,53	17,41	4,44
nicht zahlender Fracht für die beladene Wagenmeile . . .	2,66	*10,14*	2,51	*5,64*	3,01	19,92
der Gesamtfracht für die beladene Wagenmeile	19,68	4,43	19,18	0,53	20,42	6,47
Einnahme aus Frachtzügen:						
für die beladene Wagenmeile . . . . . Cts.	12,20	3,83	12,94	6,06	13,14	1,55
für die Zugmeile . . . . . $	2,07	7,25	2,29	10,62	2,20	*3,93*
„ „ Meile des Netzes . . . „	4 440,24	22,42	5 009,18	12,82	4 671,13	*6,75*

1) Zunahme oder *Abnahme* in Prozenten.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:17 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	1909	1)	1910	1)	1911	1)
Tonnen:						
zahlender Fracht, befördert 1 Meile	6 210 086 958	8,97	7 569 824 332	21,89	7 859 966 837	3,83
nicht zahlender Fracht, befördert 1 Meile	995 000 557	1,07	1 110 379 421	11,60	1 241 451 628	11,80
der Gesamtfracht, befördert 1 Meile	7 205 087 515	7,80	8 680 203 753	20,47	9 101 418 465	4,85
zahlender Fracht, befördert 1 Meile auf die Meile des Netzes	637 775	3,10	751 079	17,77	759 983	1,19
nicht zahlender Fracht, befördert 1 Meile auf die Meile des Netzes	102 187	4,38	110 172	7,81	120 036	8,95
der Gesamtfracht, befördert 1 Meile auf die Meile des Netzes	739 962	1,99	861 251	16,39	880 019	2,18
Durchschnittseinnahme für die Tonne und Meile der zahlenden Fracht . . . . . Cts.	0,760	0,66	0,778	2,37	0,819	5,27
Durchschnittliche Tonnenzahl:						
zahlender Fracht für die Zugmeile	299,29	2,86	340,25	13,69	336,16	1,20
nicht zahlender Fracht für die Zugmeile	47,95	4,60	49,91	4,09	53,09	6,37
der Gesamtfracht für die Zugmeile	347,24	1,76	390,16	12,36	389,25	0,23
zahlender Fracht für die beladene Wagenmeile	17,11	1,72	17,46	2,05	17,86	2,29
nicht zahlender Fracht für die beladene Wagenmeile	2,74	8,97	2,56	6,57	2,69	5,08
der Gesamtfracht für die beladene Wagenmeile	19,85	2,79	20,02	0,86	19,75	1,35
Einnahme aus Frachtzügen:						
für die beladene Wagenmeile . . . . . Cts.	13,00	1,07	13,59	4,54	13,97	2,80
für die Zugmeile . . . . . $	2,27	3,18	2,65	16,74	2,75	3,77
„ „ Meile des Netzes . . „	4 845,52	3,73	5 844,47	20,62	6 222,89	6,47

1) Zunahme oder *Abnahme* in Prozenten.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:17 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Art und Menge der beförderten Güter waren von 1898 an die folgenden:

	in	1898	1902	1906
Mehl	Barrels	3 292 450	4 921 993	5 994 535
Getreide	Bushels	37 443 084	52 719 706	82 196 648
Lebendes Vieh	Stück	715 018	963 742	1 428 320
Bauholz	Fuß	840 145 338	1 033 569 377	1 804 648 962
Brennholz	Klafter	203 336	204 963	264 456
Fabrikate	Tonnen	1 529 044	2 288 234	3 818 625
Sonstige Artikel	Tonnen	1 119 087	2 571 136	4 098 819

	in	1909	1910	1911
Mehl	Barrels	6 683 354	7 489 812	8 469 744
Getreide	Bushels	97 236 150	112 795 345	111 169 982
Lebendes Vieh	Stück	1 371 873	1 381 183	1 567 665
Bauholz	Fuß	1 726 944 584	2 292 821 963	2 441 007 107
Brennholz	Klafter	249 628	280 878	298 345
Fabrikate	Tonnen	4 425 241	5 468 548	5 759 344
Sonstige Artikel	Tonnen	5 916 248	7 567 052	8 971 037

Die einzelnen Güterarten sind also in den Nachweisen der Gesellschaft nicht auf denselben Nenner gebracht; durch Abzug der Tonnenzahl der beförderten Fabrikate und sonstigen Artikel von der Tonnenzahl der überhaupt beförderten Güter läßt sich aber die der landwirtschaftlichen Erzeugnisse zusammen mit den Holzfabrikaten feststellen. Es betrug:

Jahr	Zahl der beförderten Tonnen	In Prozenten der beförderten Tonnen waren			
		I. Fabrikate	II. Sonstige Artikel	I. und II. zusammen	III. Landwirtschaftliche Erzeugnisse und Holz
1901	7 155 813	27,3	30,8	58,1	41,9
1902	8 769 934	26,1	29,3	55,4	44,6
1903	10 180 847	26,2	28,9	55,1	44,9
1904	11 135 896	28,0	32,5	60,5	39,5
1905	11 892 204	27,3	32,7	60,0	40,0
1906	13 933 798	27,4	29,4	56,8	43,2
1907	15 733 306	27,9	30,5	58,2	41,6
1908	15 040 325	26,5	33,9	60,4	39,6
1909	16 549 616	26,7	35,8	62,5	37,5
1910	20 551 368	26,6	36,8	63,4	36,6
1911	22 536 214	25,6	39,9	65,5	34,5

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:17 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Nehmen wir einen dreijährigen (für 1910 bis 1911 zweijährigen) Durchschnitt, so ergibt sich:

Jahre	In Prozenten der beförderten Tonnen waren			
	I. Industrie-artikel	II. Sonstige Artikel	I. und II. zusammen	III. Landwirtschaftliche Erzeugnisse und Holz
1901—1903 . . .	26,5	29,7	56,2	43,8
1904—1906 . . .	27,6	31,5	59,1	40,9
1907—1909 . . .	27,0	33,4	60,4	39,6
1910—1911 . . .	26,1	38,4	64,5	35,5

Es folgt also, daß die landwirtschaftlichen Produkte zusammen mit Bau- und Brennholz in Tonnen nur etwa die Hälfte der sonst beförderten Güter ausmachen, und daß erstere seit 1901 prozentual bedeutend herabgegangen sind.

Über die geleisteten Zug- und Wagenmeilen gibt die folgende Tabelle für die Zeit von 1903 an Auskunft [1]):

	1903	[2])	1904	[2])	1905	[2])
Zugmeilen:						
Personenzüge	8 309 015	6,77	8 810 999	6,04	9 797 618	11,17
Güterzüge	13 353 188	13,23	13 810 180	3,42	14 429 739	4,49
Gemischte Züge	1 390 876	*10,50*	1 564 348	12,47	1 537 781	*1,70*
Total	23 053 079	9,11	24 185 527	4,91	25 765 138	6,53
Wagenmeilen:						
Personenwagen:						
Gewöhnliche, Luxus-, Speise- und Schlafwagen . . .	41 429 683	10,00	43 277 025	4,46	47 640 910	10,08
Gemischte Wagen	2 028 346	25,63	2 162 822	6,63	2 012 194	*6,96*
Gepäck-, Post- und Packetwagen	14 473 519	9,75	15 742 330	8,77	18 102 150	14,99
Personenwagen total .	57 931 548	10,42	61 182 177	5,61	67 755 254	10,74
Frachtwagen:						
beladen	242 513 797	11,17	243 394 348	0,36	262 519 047	7,86
leer	64 868 060	2,97	60 842 852	*6,21*	71 001 171	16,70
Arbeitswagen	14 426 078	11,38	14 700 836	1,90	15 390 124	4,69
Frachtwagen total .	321 807 935	9,42	318 938 036	*0,89*	348 910 342	9,40

[1]) Auch diese Nachweise werden erst seit 1903 in den Jahresberichten der Gesellschaft gegeben.

[2]) Zunahme oder *Abnahme* in Prozenten.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:17 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	1906	1)	1907	1)	1908	1)
Zugmeilen:						
Personenzüge	11 086 929	13,16	12 413 638	11,96	13 196 093	6,30
Güterzüge	17 186 583	19,11	18 187 263	5,83	17 788 649	2,18
Gemischte Züge	1 413 152	8,10	1 411 870	0,08	1 798 673	27,39
Total	29 686 664	15,22	32 012 771	7,83	32 783 415	2,41
Wagenmeilen:						
Personenwagen:						
Gewöhnliche, Luxus-, Speise- und Schlafwagen	54 717 641	14,85	63 025 195	15,17	63 744 049	1,13
Gemischte Wagen	2 310 246	14,81	2 437 214	5,48	2 875 441	17,97
Gepäck-, Post- und Packetwagen	20 339 499	12,36	22 938 884	12,78	26 689 471	16,34
Personenwagen total	77 367 386	14,19	88 401 293	14,26	93 308 961	5,55
Frachtwagen:						
beladen	316 199 077	20,45	347 181 189	9,79	327 388 310	5,70
leer	93 808 254	32,12	83 131 642	11,38	94 125 570	13,23
Arbeitswagen	18 326 491	19,08	19 646 800	7,21	18 735 988	4,63
Frachtwagen total	428 333 822	22,76	449 959 631	5,04	440 249 868	2,15

	1909	1)	1910	1)	1911	1)
Zugmeilen:						
Personenzüge	14 170 522	7,38	16 119 543	13,75	17 393 532	7,90
Güterzüge	18 816 900	5,78	20 574 576	9,34	21 701 893	5,48
Gemischte Züge	1 932 776	7,46	1 672 993	13,44	1 680 421	0,44
Total	34 920 198	6,52	38 367 112	9,87	40 775 846	6,28
Wagenmeilen:						
Personenwagen:						
Gewöhnliche, Luxus-, Speise- und Schlafwagen	67 763 387	6,31	82 472 864	21,71	89 404 332	8,40
Gemischte Wagen	2 763 961	3,88	2 833 703	2,52	2 812 227	0,76
Gepäck-, Post- und Packetwagen	30 545 494	14,45	34 158 162	11,83	38 487 654	12,67
Personenwagen total	101 070 842	8,32	119 464 729	18,20	130 704 213	9,41
Frachtwagen:						
beladen	363 036 580	10,89	433 498 575	19,41	460 739 921	6,28
leer	108 873 650	15,67	118 134 609	8,51	139 455 186	18,05
Arbeitswagen	20 048 637	7,01	22 374 512	11,60	23 521 772	5,13
Frachtwagen total	491 958 867	11,75	574 007 696	16,68	623 716 879	8,66

1) Zunahme oder *Abnahme* in Prozenten.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:17 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

H.

Kapitalisation und Geschäftsergebnisse.

Das Gesamtkapital der Gesellschaft setzt sich aus folgenden Teilen zusammen [1]):

1. Stammaktien (*Ordinary Stock*),
2. Vorzugsaktien (*Preference Stock*),
3. 4 proz. *Consolidated Debenture Stock*,
4. 5 proz. Obligationen (*Mortgage Bonds*),
5. *Land Grant Bonds*,
6. Ausrüstungsobligationen (*Equipment Bonds*).

Die zwei ersten Papiere gleichen den deutschen Aktien. Das zunächst auf $ 100 000 000 festgesetzte Aktienkapital war, wie wir bereits oben gesehen haben, im Jahre 1884 auf $ 65 000 000 herabgesetzt worden. Nachdem die ersten $ 5 000 000 von der gründenden Finanzgesellschaft übernommen worden waren, wurden die nächsten $ 20 000 000 den Aktionären zu dem lächerlich niedrigen Kurs von 25 % angeboten, während der Rest durchschnittlich zu 52 % untergebracht werden konnte [2]). Bis zum Jahre 1902 blieb das Aktienkapital in derselben Höhe bestehen, um dann mehrfach rasch hintereinander erhöht zu werden. Ziffernmäßig entwickelte sich das Aktienkapital in folgender Weise [3]):

	Betrag	Einzahlung auf neue Aktien
1884	$ 65 000 000	—
1902	„ 65 000 000	$ 7 624 162
1903	„ 84 500 000	—
1905	„ 84 500 000	„ 14 238 074
1906	„ 101 400 000	„ 4 595 190
1907	„ 121 680 000	—
1908	„ 121 680 000	„ 19 854 436
1909	„ 150 000 000	—
1910	„ 150 000 000	„ 23 530 085
1911	„ 180 000 000	—
1911 11. Dezember beschlossen eine Neuausgabe von	„ 18 000 000	

[1]) Nach den Jahresberichten der Gesellschaft.

[2]) Nach den Angaben in Poors Manual of Railroads.

[3]) Siehe auch Anlage 1 (S 1218).

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:18 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Anlage 1.

Bilanzen der Canadischen Überlandbahn in den Jahren 1909—1911[1].

	1909 $	1910 $	1911 $
Aktiva.			
Bahn- und Betriebsmaterial . .	302 196 638[2])	317 226 266	343 595 230
Dampfschiffe	18 085 886	18 460 161	19 679 674
Wertpapiere	63 153 544	69 076 971	75 979 653
Einzahlung auf neue Aktien der *Soo Lines*	1 221 139	—	—
Grundbesitz, Hotels usw.	5 566 633	6 473 845	6 180 693
Gestundete Zahlungen auf verkaufte Ländereien	16 353 674	27 942 113	34 116 421
Vorschüsse an Bahnen	6 474 829	9 432 084	9 637 202
Linien im Bau.	3 964 847	3 485 436	8 996 904
Materialbestände	10 669 440	10 948 467	11 191 254
Buchforderungen	5 691 080	6 950 394	8 049 899
Vorübergehend angelegt in Staatspapieren	4 861 902	10 088 735	10 088 735
Kassenbestand	21 078 813	46 165 817	34 371 551
	459 318 424	526 250 289	561 887 216
Passiva.			
Stammaktien	150 000 000	150 000 000	180 000 000
Einzahlung auf neue Aktien . .	—	23 530 085	—
Vorzugsaktien	52 696 666	55 616 666	57 076 666
Konsolid. Obligationen	128 930 133	136 711 616	142 861 462
Andere Obligationen	39 621 967	39 621 967	38 648 633
Fällige Verbindlichkeiten	13 663 578	14 549 197	17 203 652
Fällige Zinsen, Pacht	1 403 564	1 404 753	1 392 316
Ausrüstungsobligationen	1 630 000	1 360 000	1 200 000
Erneuerungsfonds für Ausrüstung	974 015	2 678 039	2 658 364
Erneuerungsfonds für Dampfschiffe	3 140 667	4 040 667	5 040 667
Bewilligt für Verbesserungen . .	3 530 500	6 295 421	7 119 286
Spezialreserve	995 239	3 809 839	4 052 906
Erlös aus Landverkäufen	27 567 267	43 762 195	49 258 770
Reinüberschuß	35 164 830	42 869 846	55 374 493
	459 318 424	526 250 289	561 887 216

[1]) Je am 30. Juni.

[2]) Bruchteile des Dollars sind bis zu 50 Cts. einschließlich fortgelassen, über 50 Cts. auf einen Dollar aufgerundet.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:18 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

1909 erhielt die Gesellschaft die Genehmigung der Regierung, das Stammaktienkapital je nach Bedarf bis auf $ 200 000 000 zu erhöhen. Nachdem im Jahre 1909 $ 30 000 000 und im Dezember 1911 $ 18 000 000 den Aktionären angeboten wurden, ist die geplante Erhöhung beinahe vollständig durchgeführt worden. Die Vermehrung des Aktienkapitals erfolgte fast ausschließlich zur Verbesserung der Gleisanlagen und des Unterbaus, zur Vermehrung des rollenden Materials, Herstellung der Betriebswerkstätten, der Kaianlagen, Getreideelevatoren, Docks, Vergrößerung des Telegraphennetzes und dergleichen mehr, also durchweg für Anlagen, die rasch produktiv zu werden versprachen.

Bis 1906 wurde das Aktienkapital in der Weise ausgegeben, daß die jungen Aktien den Aktionären zum Nennwert angeboten und nur der von ihnen nicht übernommene Teil auf dem Markt verkauft wurde. Dieses Verfahren hat zum Teil sehr abfällige Beurteilung gefunden. Man behauptete, daß die Verwaltung sich dadurch einer Verschleuderung des Gesellschaftsvermögens schuldig mache. Es sei im höchsten Grade unwirtschaftlich, wenn die Leitung, die beispielsweise für je $ 100 nominal $ 150 effektiv erhalten könnte, das Aufgeld vollständig den Aktionären überließe [1]), zum mindesten sei zu verlangen, daß sich Gesellschaft und Aktionäre in das Aufgeld teilten.

Aus welchem Grunde dieses Ausgabeverfahren befolgt wurde, ist nicht klar ersichtlich. Es wird wohl die Erwägung mitsprechen, daß die verteilten Dividenden weit hinter dem tatsächlich erzielten Gewinn zurückbleiben, und daß es deswegen nur gerecht ist, wenn man den Aktionären in dieser Weise ein gewisses Entgelt gibt. Vielleicht war auch der Hinblick auf den möglichen Eintritt schlechter Zeiten maßgebend [2]). Die Dividenden werden zwar auf den Nennwert bezahlt, aber wenn die Gesellschaft neue Aktien beispielsweise zu 150 % ausgibt, so muß sie auch danach streben — da man im allgemeinen wohl von einer gesunden Aktiengesellschaft eine Rente von 5 % verlangen kann —, mindestens 7,5 % Dividende dauernd verteilen zu können, da diese bei einem von der Verwaltung anerkannten Kurse von 150 % einer tatsächlichen Verzinsung von 5 % entsprechen würde. Wenn sie aber einmal eine solche Dividende nicht zahlen kann, muß die Wertschätzung ihrer Aktien und ihre Kreditwürdigkeit rascher sinken, als wenn die neuen Aktien zum Nennwert ausgegeben werden. Im Jahre 1909 hat sie aber mit dem bisherigen Verfahren gebrochen und den Aktionären $ 30 000 000 zu 125 % angeboten und diesen Kurs auch für die im Dezember 1911 ausgegebenen $ 18 000 000 beibehalten.

---

[1]) Vgl. Croal a. a. O. S. 31.

[2]) Diese Ansicht vertritt Croal a. a. O. S. 31.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:18 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Vorzugsaktien erschienen zum erstenmal im Jahre 1893. In diesem Jahre hatte die Gesellschaft neuen Kapitalbedarf, konnte ihn aber wegen des ganz Nordamerika berührenden wirtschaftlichen Rückgangs und wegen der in diesem Jahre endenden Zinsgewährleistung durch die Regierung nicht durch Ausgabe von Stammaktien decken, wenigstens nicht zu einem annehmbaren Kurse.

Deswegen suchte sie bei der Regierung die Erlaubnis nach, bis zu 50 % des jeweiligen Stammaktienkapitals in englischem gesetzlichem Münzfuß Vorzugsaktien zu 4 % nicht kumulativer Dividende auszugeben. Im Oktober 1893 wurden £ 1 320 000 zu 90 % begeben, 1901 waren die Vorzugsaktien auf $ 31 171 000 angewachsen und belaufen sich heute [1]) auf $ 57 076 665,70. Sie wurden ebenso wie der *Consolidated Debenture Stock* zum Bau neuer Linien, zum Ankauf und Bau der Flotte verwendet und an Stelle von Papieren erworbener Gesellschaften ausgegeben.

Der *Consolidated Debenture Stock* und die *Mortgage Bonds* gleichen unseren Obligationen, da ihre Inhaber einen Anspruch auf feste Zinsen haben. Der *Consolidated Debenture Stock* ist auf ewige Zeit begeben und unkündbar. Er war 1901 auf $ 60 369 083 angewachsen und hat sich bis heute mehr als verdoppelt, denn er belief sich am 30. Juni 1911 schon auf $ 142 861 462. Von den 5 % *Mortgage Bonds* — 1911 $ 38 648 633 — ist der größte Teil, nämlich fast $ 36 000 000 im Jahre 1915 rückzahlbar. Die *Mortgage Bonds* der Canadischen Überlandbahn wurden in diesem Jahrhundert nicht mehr neu ausgegeben.

Die sogenannten *Land Grant Bonds* sind im Jahre 1906/1907 vollkommen getilgt worden, bestehen also seit dieser Zeit nicht mehr.

Die Ausrüstungsobligationen werden eigentlich nur in Zeiten der Geldknappheit ausgegeben, wie beispielsweise 1907. Ihr Erlös dient zur Beschaffung von Ausrüstungsmaterial, das aber bis zur vollkommenen Tilgung dieser *Bonds* ihren Besitzern, in der Regel sind dies die betreffenden Lieferanten selbst, verpfändet bleibt. Sie müssen entsprechend der Abnutzung des Materials ziemlich rasch getilgt werden. So sind die von der Canadischen Überlandbahn im Jahre 1907 ausgegebenen $ 2 240 037 Ausrüstungsobligationen bis zum Jahre 1911 schon auf $ 1 200 000 zusammengeschmolzen [2]).

In ihrer Kapitalisation kann die Canadische Überlandbahn einen Vergleich mit anderen Bahnen wohl aushalten.

---

[1]) 30. Juni 1911.

[2]) Vgl. v. der Leyen: Finanz- und Verkehrspolitik der nordamerikanischen Eisenbahnen. Berlin 1895. S. 30, und Singer: die amerikanischen Eisenbahnen. Berlin 1909. S. 51.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:18 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	1910 Canadian Pacific[1]	1910 Canadian Northern[2]	1909 Grand Trunk[3]	1910 Northern Pacific[2]	1910 Great Northern[2]
Stamm- und Vorzugsaktien:					
überhaupt . . $	*235 616 666*[4]	55 000 000	221 092 268	248 000 000	209 981 500
für die Meile . „	*22 940*	16 541	75 019	40 897	29 059
in Prozenten des Gesamtkapitals . . %	*57,07*	39,48	61,97	45,38	38,96
Obligationen:					
überhaupt . . $	*177 693 583*	84 290 340	135 701 846	298 566 000	329 015 318
für die Meile . „	*17 301*	25 350	46 044	49 236	45 532
in Prozenten des Gesamtkapitals . . %	*42,93*	60,52	38,03	54,62	61,04
Gesamtkapital:					
überhaupt . . $	*413 310 249*	139 290 340	356 794 114	546 566 000	538 996 818
für die Meile . %	*40 241*	41 892	121 064	90 133	74 591

Die Gesellschaft nimmt also auch in dieser Beziehung eine günstige Stellung unter ihren Konkurrenten ein; die Belastung mit Obligationen für die Meile des Netzes ist geringer als bei den anderen Gesellschaften, und im Hinblick auf die Gesamtkapitalisation steht ihr nur die *Canadian Northern* nahe.

Einen eigentlichen Reservefonds kennt das canadische Eisenbahngesetz nicht, die Canadische Überlandbahn hat aber sowohl offene wie stille Reserven in teilweise beträchtlicher Höhe angesammelt. So wird zunächst der Wert der Ländereien nicht in die Bilanz eingestellt. Ihre genaue und richtige Bewertung läßt sich schwer vornehmen, doch kann ein Annäherungswert wohl festgestellt werden. 1907 wurde der Präsident der Gesellschaft auf der Generalversammlung gefragt, welchen Wert die Ländereien hätten. Er antwortete sehr vorsichtig: *It is not easy to do this with any degree of accurancy, but it may be fairly assumed that, in the case of your agricultural lands, as sales are made and the area decreases, the value of the remaining*

[1]) Nach dem Jahresbericht der Gesellschaft 1910.

[2]) Nach Poor's Manual of Railroads 1910.

[3]) Nach den Railway Statistics of the Dominion of Canada 1909. S. 78.

[4]) Die im Jahre 1910 begonnene Neuausgabe von $ 30,000,000 bereits voll gerechnet.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:18 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

lands will be enhanced, and, as a consequence, the 8 900 000 *acres of the original grant still unsold will yield on the average a price per acre considerably higher than has heretofore been realised* [1]).

Der Landbesitz der Gesellschaft setzte sich im Jahre 1910 zusammen aus der ehemaligen Schenkung an sie selbst, den Ländereien der erworbenen Gesellschaften, der *Manitoba South Western* und der *Great North West Central*, sowie den sogenannten *British Columbia Lands*, die ebenfalls durch Erwerb in dieser Provinz arbeitender Linien an die Gesellschaft gefallen waren. Es ergab sich am 30. Juni 1910 folgendes Bild:

Canadische Überlandbahn.

	Acres	Acres	Acres
Schenkung		26 710 400	
Rückgabe 1886		6 793 014	
		19 917 386.	
Verkauft bis 30. Juni 1910 . . .	12 638 090		
Annullierte Käufe 1910	55 952	12 582 138	
Unverkaufte Ländereien			7 335 248.

Manitoba South Western.

Schenkung		1 396 800	
Verkauft bis 30. Juni 1910 . . .	1 316 173		
Annullierte Käufe 1910	21 206	1 294 967	
Unverkaufte Ländereien			101 833.

Great North West Central.

Schenkung		320 004	
Verkauft bis 30. Juni 1910 . . .		217 363	
Unverkaufte Ländereien			102 641.

British Columbia Lands.

Columbia and Kootenay.

Schenkung		190 000	
Verkauft bis 30. Juni 1910 . . .	137 385		
Annullierte Käufe 1910	20	137 365	
Unverkaufte Ländereien			52 635.

[1]) Nach dem Bericht über die Generalversammlung der Gesellschaft vom 2. 10. 1907, S. 4, 5.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:18 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

British Columbia Southern.

	Acres	Acres	Acres
Schenkung		3 451 093	
Verkauft bis 30. Juni 1910 . . .	304 807		
Annullierte Käufe 1910	11 860	292 947	
Unverkaufte Ländereien			3 158 146.

Columbia and Western.

Schenkung		1 347 905	
Verkauft bis 30. Juni 1910 . . .	84 752		
Annullierte Käufe 1910	160	84 592	
Unverkaufte Ländereien			1 263 313
		Summa	12 013 816.

Die *British Columbia and Western* behauptet, Anrecht auf ein weiteres Gebiet von ungefähr 2 000 000 Acres zu haben; da ihr aber die Regierung dieser Provinz das Recht streitig macht, lassen wir diese Ländereien der Vorsicht halber außer Betracht.

Einen Maßstab für die Bewertung dieses Besitzes geben uns die in den letzten Jahren erzielten Durchschnittspreise für den Acre. Sie betrugen nach den Jahresberichten

1907	$	8,09	für	den	Acre,
1908	„	9,54	„	„	„ ,
1909	„	13,52	„	„	„ ,
1910	„	14,84	„	„	„ .

Im Jahre 1909 wurden zum erstenmal künstlich bewässerbare Ländereien verkauft, die wegen ihrer höheren Preise den Durchschnittspreis ungewöhnlich erhöhten. Genauer ist daher für die beiden letzten Jahre folgende Zusammenstellung:

	Durchschnitt unbewäss. Ländereien	Durchschnitt bewäss. Ländereien	Gesamtdurchschnitt
	$	$	$
1909 . . .	10,96	24,71	13,52
1910 . . .	12,78	26,59	14,84.

Nun sind bis 1910 ungefähr 363 000 Acres bewässert worden, von denen bis zu demselben Jahre bereits 215 384 Acres verkauft worden waren. Nehmen wir für den Rest von 147 616 Acres einen Durchschnittspreis von nur $ 25

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:18 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

an, so ergibt sich für den Rest der noch nicht verkauften, bewässerbaren Ländereien ein Wert von

$ 3 690 400.

Außerdem hatte die Gesellschaft in den Prärieprovinzen noch einen Besitz von 7 176 722 Acres. Zu dem gewiß vorsichtigen Durchschnittspreis von $ 10 für den acre ergibt sich ein weiterer Betrag von

$ 71 767 220.

Bedeutend schwieriger sind die Ländereien der Gesellschaft in British Columbia zu bewerten. Wir sahen bereits oben (S. 876), daß ihr Hauptwert auf dem Kohlenreichtum und den wertvollen Holzbeständen beruht. In dem *Handbook of British Columbia* (official bulletin No. 23 published by authority of the Legislative Assembly. Victoria 1909) wird der Landbesitz der Canadischen Überlandbahn in dieser Provinz in drei Klassen geteilt.

1. Klasse, geeignet für landwirtschaftlichen Betrieb in gegenwärtiger Form oder nach Ausrodung der Bäume, $ 5 der Acre;
2. Klasse, geeignet für landwirtschaftlichen Betrieb nur nach Vornahme künstlicher Bewässerung, $ 2,50 der Acre;
3. Klasse, bergiges und felsiges Land, nicht geeignet für landwirtschaftliche Zwecke und unter wirtschaftlichen Bedingungen auch nicht geeignet zu machen, $ 1,00 der Acre.

Nehmen wir als Durchschnitstpreis für diese Ländereien $ 3 für den Acre, so ergibt sich ein Wert von

$ 13 422 282.

Die gesamten 1910 noch im Besitz der Gesellschaft befindlichen Ländereien haben also, sehr vorsichtig gerechnet, einen Wert von

$ 88 879 902.

Sodann liegt eine stille Reserve in dem Aktivposten *Wertpapiere*. Er umfaßt vor allem die Papiere, die die Gesellschaft von kontrollierten und gepachteten Linien erworben hat. Sie hatten am 30. Juni 1910 einen Nennwert von $ 118 878 240, erscheinen aber in der Bilanz nur zu ihrem Ankaufswert, der $ 69 076 971 beträgt. Wenn man bedenkt, daß viele Linien erst durch Einfügung in das Netz der Canadischen Überlandbahn gewinnbringend wurden, so ist es allein schon klar, daß die Höhe dieses Bilanzpostens dem wirklichen Wert nicht entspricht; dies wird ferner dadurch bewiesen, daß die meisten dieser Papiere in der Börsennotierung längst den Nennwert überschritten haben.

Offene Reserven sind die beiden Passivposten *Reinüberschuß* und *Erlös für Landverkäufe*. Wie schon oben erwähnt, verteilt die Gesellschaft

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:18 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

immer nur einen gewissen Bruchteil des erzielten Gewinnes unter die Aktionäre, während der Rest als sogenannter *Surplus* vorgetragen wird und weiter in dem Unternehmen arbeitet. Er hat sich in der Zeit von 1901—1911 rund verdreifacht. Aus diesem *Surplus* werden zunächst die am 1. Oktober fälligen Halbjahrsdividenden verteilt, sodann meistens ein Teil für Verbesserungen und für Vermehrung des rollenden Materials verwendet. Dies wird aus folgender Verrechnung des *Surplus* für 1910 klar werden:

Betrag am 30. 6. 09		$ 35 164 830
Dividende bezahlt am 1. 10. 09		
auf Vorzugsaktien	$ 1 053 933	
auf Stammaktien	$ 4 500 000	$ 5 553 933
		$ 29 610 897
Ausgegeben für Verbesserungen usw.		$ 7 000 000
		$ 22 610 897
Reingewinn am 30. 6. 10	$ 26 278 728	
Dividende bezahlt auf Aktien am 1. 4. 10	$ 6 019 779	$ 20 258 949
Surplus am 30. 6. 10		$ 42 869 846

In dem Posten *Erlös für Landverkäufe* werden die aus Landverkäufen herrührenden Einnahmen angeführt. Von ihnen wurden für Neubauten, Anschaffung von rollendem Material u. dgl. m. rund $ 36 000 000 verwendet, die im Jahre 1904 auf der Passivseite der Bilanz verschwanden und von dem Aktivposten *Bahn und Betriebsmaterial* in Abzug gebracht wurden. Der Rest und die Einnahmen aus weiteren Landverkäufen werden zinsbringend angelegt.

Seit 1905 führt die Gesellschaft auch einige Spezialreservekonten, nämlich

Erneuerungsfonds für Dampfschiffe,
„ für Materialien,
Rückstellung für allgemeine Verbesserungen und Spezialreservefonds.

Die der Canadischen Überlandbahn gewährten Unterstützungen in Form von Barüberweisungen, Darlehen und Aktienübernahmen wurden bis 1904 auf der Passivseite der Bilanz geführt. 1905 verschwanden sie dort, um ebenfalls von dem Aktivposten *Bahn und Betriebsmaterial* in Abzug gebracht zu werden.

Nach den *Railway Statistics of the Dominion of Canada for the year ended June* 30. 1909[1]) wurden der Canadischen Überlandbahn, den von ihr erworbenen und gepachteten Linien folgende Unterstützungen gewährt:

[1]) Seite 84—87.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:18 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	Eigene Linien $	Erworbene Linien $	Gepachtete Linien $	insgesamt $
Dominialregierung:				
bar	29 416 346	3 696 856	6 591 278	39 704 480
Darlehen	—	—	433 900	433 900
Provinzen:				
bar	409 657	3 028 577	5 255 272	8 693 506
Darlehen	—	1 176 956	1 547 074	2 724 030
Aktien übernommen .	—	—	300 000	300 000
Munizipien.				
bar	464 761	25 000	2 977 461	3 467 222
Darlehen	—	771 645	300 000	1 071 645
Aktien übernommen .	—	42 500	668 000	710 500
Insgesamt	30 290 764	8 741 534	18 072 985	57 105 283

Das finanzielle Ergebnis der Canadischen Überlandbahn hing in den ersten Jahres ihres Bestehens hauptsächlich von dem Ausfall der Ernten und der Zunahme der Bevölkerung ab. Waren die Ernten schlecht, sank der Verkehr und stockte die Besiedlung. In den Jahren 1884—1887 waren nun die Ernten in ganz Canada wenig gut ausgefallen, was notwendigerweise in den Betriebsergebnissen des Unternehmens zum Ausdruck kommen mußte. Es betrugen:

	Roh-einnahmen $	Betriebs-ausgaben $	Betriebs-koeffizient %	Saldo nach Abzug der festen Lasten $	Dividende %
1886	10 081 803	6 378 317	63,26	635 445	3
1887	11 606 412	8 102 294	69,81	253 854	3
1888	13 195 535	9 324 760	70,67	326 424	3
1889	15 030 660	9 024 601	60,04	2 226 926	4
1890	16 552 529	10 252 828	61,94	2 053 083	5 [1])

Der Winter von 1886 auf 1887 war außerordentlich streng, der Sommer feucht gewesen, woraus sich zur Genüge die verhältnismäßige Zunahme der Betriebsausgaben erklärt. Als im Jahre 1888 die Ernteergebnisse besser wurden — in den Vereinigten Staaten von Amerika war schon 1887 eine Besserung

[1]) Nach den Angaben in Poor's Manual of Railroads.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:19 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

eingetreten — war auch eine geringe Zunahme des Verdienstes zu verzeichnen. 1889 schnellte bei vorzüglicher Ernte der Gewinn stark in die Höhe. Die Gesellschaft machte zum erstenmal von dem ihr gewährten Recht Gebrauch, der von der Regierung gewährleisteten Dividende von 3 % eine Extradividende hinzuzufügen. Die Aktionäre hatten also keinen Grund, über die Ergebnisse des Unternehmens Klage zu führen, denn schon eine Dividende von 3 % entsprach bei den zu 52 % durchschnittlich ausgegebenen Aktien immer noch einer Verzinsung von 5,77 %.

So berechtigten also die Ausweise der Canadischen Überlandbahn in den ersten fünf Jahren ihres Bestehens in keiner Weise zu hoffnungslosen Anschauungen. Dies kommt auch in den Kursen zum Ausdruck, zu denen sie ihre Anleihen unterbringen konnte. Nachdem die ersten *Mortgage Bonds* auf der New Yorker Börse untergebracht worden waren, ging man im Jahre 1885 zum erstenmal den Londoner Markt an. Es wurden £ 3 000 000 zu 95 % aufgelegt und im folgenden Jahre £ 4 191 500 bereits zu 104 %. Bei der zweiten Ausgabe hatte man sich auch an den Amsterdamer Markt gewandt; da sich aber schon die Zeichnungen in London auf £ 6 000000 beliefen, brauchte man die Zeichnungen in Amsterdam bei der Zuteilung nicht zu berücksichtigen[1]).

1888 kamen £ 750 000 5 prozentige *Mortgage Bonds* wiederum auf den Londoner Markt und wurden zu 98½ % übernommen; dies war im Vergleich zu den 104 % des Jahres 1886 allerdings eine kleine Verschlechterung, die sich aber aus dem ungünstigeren Ergebnis des Jahres 1887 genügsam erklärt. 1889 erfolgte die erste Ausgabe des 4 prozentigen *Consolidated Debenture Stock*, die in London einen Kurs von 90 % erzielte, während die nächste Ausgabe, ein Jahr später, bei einem Gesamtbetrage von £ 1 000 000 schon zu 97½ % begeben werden konnte.

Im nächsten Jahrzehnt folgte dem Aufschwung von 1888 zunächst eine weitere Besserung. Es betrugen[2])

	Roh-einnahmen $	Betriebs-ausgaben $	Betriebs-koeffizient %	Saldo nach Abzug der festen Lasten $	Dividende %
1891	20 241 096	12 231 436	60,43	3 345 166	5
1892	21 409 352	12 989 004	60,67	3 521 932	5
1893	20 962 317	13 220 901	63,07	2 612 682	5

[1]) Nach Croal: a. a. O. S. 27. Die Ausgabekurse der Anleihen sind den Angaben in Poor's Manual entnommen.

[2]) Nach den Angaben in Poor's Manual bis 1895, von diesem Jahre an nach den Berichten der Gesellschaft selbst.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:19 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	Roh-einnahmen $	Betriebs-ausgaben $	Betriebs-koeffizient %	Saldo nach Abzug der festen Lasten $	Dividende %
1894	18 752 168	12 328 859	65,75	— 526 731	2½
1895	18 941 037	11 460 086	60,45	1 374 386	1½
1896	20 681 597	12 574 015	60,80	1 706 773	2
1897	24 049 535	13 745 759	57,16	3 861 115	4
1898	26 138 977	15 663 606	59,92	4 124 417	4
1899	29 230 038	16 999 873	58,16	6 408 688	5
1900[1])	14 167 798	8 889 851	62,65	2 855 061	2½

In dem verhängnisvollen Jahre 1893 kam aber ein Umschwung, der die Gesellschaft auf Jahre zurückbrachte. Die Verwaltung hatte das Bestreben, die bisher verteilte Dividende in derselben Höhe aufrechtzuerhalten. Sie ließ aus diesem Grunde die Erfordernisse einer vorsichtigen Geschäftsführung außer acht, und verteilte am 1. August 1894 eine Dividende von 2½ % für das erste Halbjahr 1894, die zweifellos nicht verdient worden war. Daher war sie zur Befriedigung der Anleihegläubiger in dem zweiten Halbjahr 1894 genötigt eine schwebende Schuld aufzunehmen. Eine grundlegende Besserung setzte mit dem Jahre 1898 ein, um bald eine glänzende Weiterentwicklung zu finden.

Wie aus vielen anderen Gründen, so ist das letzte Jahrzehnt auch in finanzieller Hinsicht das interessanteste der Canadischen Überlandbahn. In dieser Zeit vermehrten sich (siehe Anlage II, S. 1230/1231).

die Meilenzahl[2])	um	35,8 %,
die Stammaktien[3])	„	176,9 %,
die Vorzugsaktien	„	78,4 %,
der *Consolidated Debenture Stock*	„	126,4 %,
die Roheinnahmen	„	207,9 %,
die Einnahmen aus dem Personenverkehr	„	206,9 %,
„ „ „ „ Güterverkehr	„	216,9 %,
„ „ „ sonstigem Verkehr	„	164,4 %,
die Betriebsausgaben	„	226,2 %,
die Reineinnahmen	„	179,5 %,
die festen Lasten	„	35,7 %,
die *Mortgage Bonds* verminderten sich	„	16,1 %.

[1]) 6 Monate.

[2]) Mileage included in C. P. R. traffic returns.

[3]) Die im Jahre 1910 begonnene Neuausgabe von $ 30 000 000 bereits voll gerechnet.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:19 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die Roheinnahmen setzen sich zusammen aus den Einnahmen aus dem Personenverkehr, dem Güterverkehr und den sonstigen Einnahmen. In den letzteren sind zusammengefaßt die Einnahmen aus der Paketbeförderung, den Schlaf- und Luxuswagen, dem Telegraphendienst, den Getreideelevatoren und dem Schiffahrtsdienst. Diese drei Posten teilen sich in die Bruttoeinnahmen, wie folgt:

Einnahmen aus dem Personen-, Güter- und sonstigem Verkehr in Prozenten der gesamten Bruttoeinnahmen:

	Personen	Güter	Sonstiges
1901	26,2	61,5	12,3
1902	24,9	64,5	10,6
1903	25,0	64,8	10,2
1904	26,7	62,9	10,4
1905	26,9	62,8	10,3
1906	26,0	64,1	9,9
1907	27,0	63,5	9,5
1908	27,9	61,7	10,4
1909	26,4	63,1	10,5
1910	26,1	63,3	10,6.

Bei einem drei- und vierjährigen Durchschnitt ergibt sich folgendes Bild:

	Personen	Güter	Sonstiges
1901—1903 .	25,3	63,6	11,1
1904—1906 .	26,6	63,1	10,3
1907—1910 .	26,9	62,9	10,2.

Der Anteil der Personenbeförderung an den Roheinnahmen ist also auf Kosten der beiden anderen Einnahmezweige langsam gestiegen. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr überragen aber bei weitem die anderen, da sie fast $^2/_3$ der gesamten Roheinnahmen ausmachen.

Wir haben oben gesehen, daß landwirtschaftliche Erzeugnisse zusammen mit Holzfabrikaten einen ständig geringer werdenden Prozentsatz der überhaupt beförderten Güter ausmachen. Dem ist es zu danken, daß trotz schwankender Ernteerträge die Roheinnahmen der Gesellschaft seit 1895 nur einmal — 1908 — absolut abgenommen haben. Die Canadische Überlandbahn ist also in ihren Geschäftsergebnissen längst nicht mehr so stark wie früher von dem Ausfall der Getreideernten abhängig. So konnte ihr Präsident Shaughnessy bereits in der Generalversammlung von 1901 unter Hinweis auf die schlechte Ernte im Sommer 1900 ausführen:

The grain tonnage from Manitoba and the North West Territories was only about one third of that received from the crop of 1899 *and, according to most*

(Fortsetzung des Textes auf S. 1232.)

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:19 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Anlage II. (Zu S. 1228 gehörig.)

Betriebsergebnisse der Canadischen

	1901	1902	1903	1904
Roheinnahmen.				
Personentransport	8 083 370	9 359 522	11 001 974	12 418 419
Gütertransport	18 983 186	24 199 428	28 502 082	29 235 821
Post usw.	3 788 647	3 944 104	4 453 317	4 814 892
Total	30 855 203	37 503 054	43 957 373	46 469 132
Betriebsausgaben.				
Transportspesen	10 221 855	12 748 133	15 423 433	16 149 578
Erhaltung der Schienen und Gebäude	4 196 188	5 634 497	6 723 241	7 372 408
Erhaltung des rollenden Materials	1 661 225	1 868 045	2 487 977	5 873 163
Luxus-, Schlafwagen	99 348	115 770	144 350	161 026
Dampfer	447 249	468 944	470 773	519 994
Allgemeine Ausgaben	1 670 904	2 088 849	2 323 315	1 589 135
Telegraphenleitungen	449 059	492 903	547 438	590 723
Total	18 745 828	23 417 141	28 120 527	32 256 027
Reineinnahmen	12 109 375	14 085 912	15 836 846	14 213 105
Verschiedene Zugänge	933 425	958 827	1 286 812	1 691 269
Total-Einkommen	13 042 800	15 044 739	17 123 658	15 904 374
Feste Lasten	7 305 835	7 334 825	7 052 197	7 586 097
Verbleiben	5 736 965	7 709 914	10 071 461	8 318 277
Überweisungen an Fonds	150 000	150 000	150 000	230 000
Rest für Dividende	5 586 965	7 559 914	9 921 461	8 088 277
Verteilte Dividende	4 472 507	4 496 840	5 947 500	6 422 073
Reinüberschuß	1 114 458	3 063 074	3 973 961	1 666 204
Verteilte Dividende in Prozenten[1])				
Stammaktien	5,0	5,0	6,0	6,0
Vorzugsaktien	4,0	4,0	4,0	4,0
Betriebsausgaben in Prozenten der Bruttoeinnahme	60,75	62,44	63,97	69,42
Reineinnahmen in Prozenten der Bruttoeinnahme	39,25	37,56	36,03	30,58

[1]) Berechnet für das Kalenderjahr.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:19 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Anlage II.

Überlandbahn von 1901—1911.

1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911
13 583 052	16 041 616	19 528 878	19 900 432	20 153 001	24 812 021	28 165 556
31 725 290	39 512 973	45 885 968	44 037 598	48 182 520	60 158 887	65 645 228
5 173 540	6 115 169	6 802 681	7 446 143	7 977 800	10 018 582	10 357 024
50 481 882	61 669 758	72 217 527	71 384 173	76 313 321	94 989 490	104 167 808
16 905 849	18 785 696	23 765 138	25 846 800	27 692 849	29 861 889	34 160 799
8 527 035	9 105 250	10 110 957	10 410 752	10 074 049	13 653 938	15 561 086
6 616 257	7 369 566	9 083 248	9 358 138	11 080 887	12 567 494	12 056 260
172 123	231 688	318 824	395 629	461 433	600 796	731 739
515 397	511 390	564 552	750 198	758 989	858 834	989 769
1 634 699	1 964 093	2 188 858	1 942 756	2 356 403	2 548 800	2 771 425
635 433	728 762	882 641	887 534	933 138	1 057 783	1 196 899
35 006 793	38 696 445	46 914 218	49 591 807	53 357 748	61 149 534	67 467 978
15 475 088	22 973 313	25 303 309	21 792 366	22 955 573	33 839 956	36 699 831
1 584 663	1 969 447	2 364 480	2 654 633	2 306 488	3 335 713	1 118 350
17 059 752	24 942 760	27 667 789	24 446 999	25 262 061	37 175 669	37 818 180
7 954 066	8 350 545	8 511 756	8 770 077	9 427 033	9 916 940	10 011 071
9 105 686	16 592 216	19 156 034	15 676 923	15 835 028	27 258 728	27 807 109
230 000	580 000	780 000	880 000	880 000	980 000	1 080 000
8 875 686	16 012 216	18 376 034	14 796 923	14 955 028	26 278 728	26 727 109
7 091 133	7 744 133	9 037 028	9 217 207	11 107 867	12 382 112	14 853 867
1 784 553	8 268 083	9 339 005	5 579 715	3 847 161	13 896 616	11 873 242
						voraus-sichtlich
6,0	6,0 + 0,5	6,0 + 1,0	6,0 + 1,0	6,0 + 1,0	7,0 + 1,5	7,0 + 3,0
4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0
69,35	62,75	64,96	69,47	69,92	64,38	64,77
30,65	37,25	35,04	30,53	30,08	35,62	35,23

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:19 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

authentic reports, less than one fifth of the tonnage available from the crop just harvested. A few years ago, such serious injury to these crops would have been almost disastrous in its effect on the Company's revenue, and therefore, the development of other traffic in sufficient volume to materially reduce the comparative importance of the grain business as a factor in your gross earnings is most gratifying.

Mit noch größerem Recht hätte der Präsident diese Worte in den folgenden Jahren sprechen können, in denen der mit großer Tatkraft angestrebte Risikoausgleich immer vollständiger durchgeführt wurde. Diese Tatsache in Verbindung mit der Dividendenpolitik der Gesellschaft, die darin gipfelt, nie den verdienten Reingewinn ganz, sondern nur teilweise auszuschütten, hat bewirkt, daß die Dividende von 1895 an stets, wenn auch nur langsam, gestiegen ist. Die Dividende wird erst dann erhöht, wenn die allgemeine Entwicklung des Unternehmens unter Berücksichtigung des angesammelten *Surplus* vermuten läßt, daß die Erhöhung dauernd aufrechterhalten werden kann.

Seit 1906 wird den Aktionären (Inhabern der Stammaktien) eine Extradividende (*Bonus*) aus den Zinsen des Fonds *Erlös für Landesverkäufe* gezahlt. Sie betrug bis 1909[1]) 1 %, 1910[1]) 1½ % und wird 1911[2]) wahrscheinlich auf 3% erhöht werden. Diese wird nun nicht mit der eigentlichen Dividende zusammengezogen, sondern getrennt von ihr angeführt. Die Gesellschaft behandelt den Landverkauf und die Verkehrsunternehmungen als zwei voneinander ganz unabhängige Betriebe. Die aus ihnen erzielten Gewinne hängen nur insoweit miteinander zusammen, als das Aktienkapital den Verteilungsmaßstab auch für den aus Landverkäufen erzielten und zur Verteilung kommenden Gewinn abgibt. Diese Politik befolgt die Gesellschaft mit gutem Grunde. Nach dem Gründungsgesetz hat die Regierung das Recht, die gesamten Tarife der Bahn einer Nachprüfung zu unterziehen, der wahrscheinlich eine Herabsetzung folgen wird, wenn die Gesellschaft in einem Jahre eine Dividende von 10% oder mehr ausschüttet. Logischerweise kann sich dies nur auf den Gewinn beziehen, den die Gesellschaft aus den ihr gehörenden, von ihr betriebenen Bahnen erzielt. Um dem auch äußerlich Ausdruck zu geben, führt die Gesellschaft die beiden Dividenden getrennt an.

Nun kommen zu dem aus dem Betrieb der der Gesellschaft gehörenden Bahnen (*Milage included in C. P. R. traffic returns*) gezogenen Gewinn noch die Dividenden und Zinsen der kontrollierten Bahnen und sonstige kleinere Einnahmen. Diese wurden bisher gemeinsam verrechnet und aus

---

[1]) Nach dem Bericht über die Generalversammlung vom 2. 10. 01, S. 1—2.

[2]) Berechnet auf das Kalenderjahr.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:19 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

dem Gesamtbetrag die Eisenbahndividende aufgestellt. Auf der Generalversammlung im März 1911 teilte der Präsident mit, daß in Zukunft diese Einkünfte ebenfalls gesondert verrechnet werden sollen, so daß die gewöhnliche Dividende nur noch den Gewinn aus dem Eisenbahnbetrieb der Canadischen Überlandbahn im engeren Sinne darstellt. Diese beträgt 1911 wahrscheinlich 7 %, während aus den beiden anderen Quellen drei weitere Prozent verteilt werden sollen, so daß die Aktionäre im ganzen 10 % erhalten werden.

Sehen wir von der Zeit vor 1894 ab, so können wir behaupten, daß die Verwaltung der Canadischen Überlandbahn die finanziellen Angelegenheiten des Unternehmens mit Geschick und Erfolg einerseits, mit Vorsicht andererseits geleitet hat. Deswegen stehen auch ihre gesamten Werte in hohem Ansehen. Dies dankt die Canadische Überlandbahn dem gewaltigen Aufschwung, den das Wirtschaftsleben des Canadischen Bundes im letzten Jahrzehnt genommen, und zu dem sie ihrerseits mit besten Kräften beigetragen hat.

Die Kursentwicklung der Stammaktien, die im Laufe der letzten Jahre ein führendes internationales Spekulationspapier geworden sind, ist die folgende:[1])

New Yorker Börse.

	Höchster Kurs	Niedrigster Kurs
1886	75¾ %	63¼ %
1887	70¼ %	52⅛ %
1888	64½ %	52½ %
1889	76⅝ %	48¾ %
1890	86½ %	66⅞ %
1891	95⅞ %	74½ %
1892	97½ %	87¼ %
1893	93 %	66½ %
1894	75⅞ %	59 %
1895	65⅛ %	35 %
1896	65⅛ %	51 %
1897	85½ %	46¾ %
1898	92⅞ %	74 %
1899	102⅝ %	87⅜ %
1900	102½ %	87½ %

[1]) Für die Jahre 1886—1906 nach Croal: a. a. O. S. 33.

Für die Jahre 1906—1910 nach Jahrbuch amerikanischer Eisenbahnen, herausgegeben von Dr. Bleeck und B. Unholtz. Leipzig 1911.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:19 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

1901	119 %	90 %
1902	149½ %	115 %
1903	142¾ %	120½ %
1904	139¼ %	112½ %
1905	182³/₁₀%	133 %
1906	201½ %	155⅜ %
1907	195½ %	138 %
1908	180⅛ %	140 %
1909	189⅜ %	165 %
1910	202⅜ %	176 ¾% [1]).

Quellen und Literatur.

Veröffentlichungen der Canadischen Überlandbahn.

Jahresberichte von 1895—1911.
Western Canada.
Two blades of grass.
The staff of life.
Public opinion concerning the Bow River Valley.
Facts concerning the Bow River Valley.
The province of Alberta.
Ready made homes for British Farmers.
„C. P. R." Irrigation Project.
Irrigation farming in the Kingdom of Alfalfa.
Picturesque Route to Japan, China, Australia.
Around the world. C. P. R. Route.
Canadian Pacific Railway, the Highway across the Continent.
Time tables.

Report to the Board of Trade on the North West of Canada, with special reference to wheat production for export, by James Mavor. London 1904. (Zitiert als Blaubuch I.)

Report to the Board of Trade on the trade of the Dominion of Canada for the period from July 1. 1906 to March 31. 1910, by Richard Grigg. (Zitiert als Blaubuch II.) London 1911.

Croal: The Canadian Pacific Railway. London 1906.

Gerhardt: Canada selbständig? Berlin 1910.

Pieck: Die Eisenbahnen in Canada und das canadische Eisenbahngesetz vom 22. Mai 1888. Archiv für Eisenbahnwesen 1890.

Kupka: Canada und seine Eisenbahnen. Archiv für Eisenbahnwesen 1909.

von der Leyen: Die nordamerikanischen Eisenbahnen in ihren wirtschaftlichen und politischen Beziehungen. Leipzig 1885.

[1]) Am 1. Juni 1912 notierten die Stammaktien in New York 266¾%.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:19 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

von der Leyen: Nordamerikanische Eisenbahnzustände im Jahre 1888. Archiv für Eisenbahnwesen 1889.

von der Leyen: Finanz- und Verkehrspolitik der nordamerikanischen Eisenbahnen. Berlin 1895.

van Oss: American Railroads as investments. London 1893.

Nimmo: Reciprocity of transportation facilities between the United States and the Dominion of Canada. Washington 1884.

Singen: Die amerikanischen Bahnen. Berlin 1909.

Jacobs: Railway Law of Canada. Ottawa 1910.

Jordan & Gore Braine: A Handy book on the formation, management and winding up of Joint Stock Companies. London 1896.

Dr. Bleeck und B. Unholtz: Jahrbuch amerikanischer Eisenbahnen. Leipzig 1911.

Quandt: Die Pacificküste der Vereinigten Staaten. (Berichte für Handel und Industrie. Bd. XIV. Heft 9.)

Canadian Pacific Railway: Herausgegeben vom Bankhaus Sig. H. Rosenblatt & Co. New York 1909.

Michaelis: Die Canada Pacific Bahn. Berlin 1912.

Sering: Die landwirtschaftliche Konkurrenz Nordamerikas. Leipzig 1887.

Schumacher: Weltwirtschaftliche Studien. Leipzig 1911.

Wiedenfeld: Der Getreideverkehr und die Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten von Nordamerika. Archiv 1903.

Wiedenfeld: Die Einheitsbewegungen unter den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Nordamerika. Archiv 1903.

Wiedenfeld: Die Sibirische Bahn in ihrer wirtschaftlichen Bedeutung. Berlin 1900.

Veröffentlichungen des Minister of the Interior:
The country called Canada.
Atlas of Canada.
Canada West.

Veröffentlichungen der Ligislative Assembly of British Columbia.
British Columbia.
New British Columbia.
Mining in British Columbia.
Agriculture in British Columbia.

Winnipeg Board of Trade: Annual Report 1905/06, 1909/10.

Montreal Board of Trade: ,, ,, 1909.

Vancouver Board of Trade: ,, ,, 1905—1909.

St. John Board of Trade: ,, ,, 1907, 1909.

Canada Year Bock: 1906—1909.

Statistical Abstracts of the United States: 1909.

Railway Statistics of the Dominion of Canada: 1909.

Departement of Trade & Commerce: Annual Report 1904, 1910.

Interstate Commerce Commission: Transportation interests of the United States and Canada. Washington 1889.

A Mile a day for twelve years, by the Canadian Northern. Toronto 1908.

Canada's Grand Trunk Railway System: by the Company.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:19 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Grand Trunk Pacific Railway Co.: by the Company.

Aus Westcanada, Reiseberichte in der Frankfurter Zeitung 1909. Nr. 281, 298, 309, 313, 315, 316, 320, 322, 344, 351.

Poor's Manual of Railroads: New York 1880—1911.

Railroad Gazette. New York 1881—1907.

Railroad Age Gazette. New York 1908—1910.

Railway News. New York 1881—1896.

Hamburg-Amerika Linie: Jahresberichte 1900—1910.

Norddeutscher Lloyd: Handbuch der Dampferlinien nach Ostasien. Bremen 1911.

The World's Ocean Time Table. Berlin 1910.

Time Tables of the Grand Trunk Railway, Grand Trunk Pacific Railway, Canadian Northern, Great Northern, Northern Pacific, Wabash Railroad, New York Central.

Amerikanische Eisenbahnen, Abteilung im Bilanzarchiv der Handelshochschule zu Cöln.

Oppel: Landeskunde des Britischen Nordamerika. Berlin 1908.

Seydlitz: Handbuch der Geographie. Breslau 1908.

Bradley: Canada in the twenthieth Century. Westminster 1903.

Briefwechsel mit verschiedenen Handelskammern Canadas und Abteilungen der Canadischen Überlandbahn.

Generated on 2019-07-31 15:19 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Die Holländische Eisenbahngesellschaft.

Von

Dr. Jos. Overmann in Münster i. W.

Die Holländische Eisenbahngesellschaft, Hollandsche Ijzeren Spoorweg Maatschappij (HSM.), ist am 8. August 1837 in Amsterdam gegründet worden und konnte somit am 8. August d. J. auf ein 75 jähriges Bestehen zurückblicken. Sie war nicht nur die erste Eisenbahn in Holland, sondern sie ist auch jetzt die älteste der noch selbständig bestehenden Eisenbahngesellschaften des Festlandes. Wenn HSM. auch wegen ihrer verhältnismäßig nur geringen Ausdehnung auf die Entwicklung des europäischen Eisenbahnwesens keinen großen Einfluß hat ausüben können, so ist sie gleichwohl für die Entwicklung des holländischen Eisenbahnnetzes und sodann für die Ausbildung der Verkehrsbeziehungen zwischen Holland und den Nachbarländern und vor allen Deutschland von erheblicher Bedeutung gewesen.

Als am 1. Juni 1836 drei unternehmungslustigen Privatleuten die Konzession für die erste Eisenbahnlinie in Holland, die noch nicht 20 km lange Strecke von Amsterdam nach Haarlem erteilt wurde, war man sich wohl schon darüber klar, daß die Entwicklung der Eisenbahnen in Holland einen anderen Gang nehmen mußte, als in den meisten anderen Ländern Europas, namentlich in dem erst kurz zuvor von Holland losgetrennten Belgien. Man hatte schon frühzeitig erkannt, daß im allgemeinen die Eisenbahnen ihre wirtschaftliche Grundlage im Güterverkehr suchen mußten und daß diesem gegenüber der Personenverkehr eine geringere Rolle spielen würde. In der Verschiebung der Wichtigkeit dieser beiden Zweige des Eisenbahnwesens liegt aber gerade die Eigenart der holländischen Bahnen; so betrug im Jahre 1908 bei den preußisch-hessischen Staatsbahnen der Anteil des Personenverkehrs an den Einnahmen 29,14 %, der des Güterverkehrs dagegen 65,60 %, während bei HSM. diese Zahlen 50,22 und 39,69 % lauten. Die außerordentliche Entwicklung der natürlichen und künstlichen Schiffahrtswege einerseits

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:19 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

und der fast gänzliche Mangel der Industrie, vor allem des Bergbaues andererseits, ließen eben in Holland den Eisenbahngüterverkehr bei weitem nicht zu der Bedeutung gelangen, die ihm im Verhältnis zum Personenverkehr bei den meisten anderen Bahnen Europas zukommt. Daher beschränkte sich in Holland der private Eisenbahnbau zunächst auf solche Linien, die einen außergewöhnlich starken Personenverkehr erwarten ließen, und die Gesellschaften, deren Linien nicht den genügenden Personenverkehr an sich ziehen konnten, erlangten niemals eine gesunde wirtschaftliche Grundlage, so z. B. die Zentralbahn und namentlich die Nord-Brabant-Deutsche Eisenbahn, von denen die erste niemals mehr als 0,7 % Dividende hat verteilen, die zweite überhaupt noch keine Dividende hat ausschütten können. Zu den Linien aber, die einen besonders großen Personenverkehr erwarten ließen, gehörte in erster Linie die Strecke Amsterdam—Haarlem namentlich in ihrer von Anfang an geplanten Verlängerung nach Leiden—den Haag—Rotterdam, denn sie verbindet die bei weitem bedeutendsten Städte des Landes miteinander, und der Erfolg ist den Konzessionaren auf dieser Stammlinie immer treu geblieben.

Die Konzessionare der Linie Amsterdam — Haarlem gründeten am 8. August 1837 die HSM.; die Gesellschaft, deren Statuten am 4. September desselben Jahres vom Könige genehmigt wurden, eröffnete die genannte Strecke am 20. September 1839 als erste Eisenbahn in Holland und erhielt am 22. Juni des folgenden Jahres die Konzession für die Verlängerung nach Rotterdam. Hierzu erhöhte sie 1840 ihr Kapital, das anfangs 1,3 Mill. Gulden betragen hatte auf 6,5 Mill. Gulden. Diese Stammlinie, die erst 1847 vollendet wurde, war in der von England übernommenen Spurweite von 1,94 m ausgeführt worden, und diese Spurweite wurde einstweilen auch beibehalten, als schon die später konzessionierten Linien der Rheinbahn, die auch teilweise in der Breitspur gebaut worden waren, zur Mittelspur, 1,435 m, ausgebaut worden waren.

Die Bedingungen der Konzessionen von 1836 und 1840 stellten für Holland einen Sprung ins Ungewisse dar, und nur wenige Bestimmungen erwiesen sich als zweckmäßig und kehrten in späteren Konzessionen wieder. Bezeichnend für die Art und Weise, wie man sich den Verkehr auf der Bahn dachte, war die allerdings schon 1845 aufgehobene Bedingung, daß die Gesellschaft jedem Dritten gestatten mußte, die Bahn mit eigenen Betriebsmitteln, wie eine Straße, zu benutzen. Zahlung eines bestimmten Preises und königliche Genehmigung waren die einzige Voraussetzung hierfür. Hieraus entwickelte sich aber der sich in fast allen späteren Konzessionen und in den Eisenbahngesetzen findende Gedanke, daß jede Bahn einer anderen Eisenbahngesellschaft eine bestimmte Mitbenutzung ihrer Betriebsanlagen gestatten muß. Daher auch die für den Verkehr nicht gerade vor-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:19 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

teilhafte Erscheinung, daß sich die Linien zweier Gesellschaften, die auf denselben Bahnhof zuführen, möglichst bald vereinigen und dann gemeinschaftlich betrieben werden, wie z. B. die Zentralbahnlinie Zwolle—Amersfoort und die HSM.-Linie Apeldoorn—Amersfoort oder die Rheinbahnlinie Emmerich—Arnheim und die Staatsbahn Zutphen—Arnheim usw. Abweichend von den Konzessionen anderer Länder sind auch die Bestimmung über die vollständige Abgabenfreiheit der Bahnen und die Bedingung, daß die Gesellschaft die Post zwar befördern muß, aber hierfür einen Anspruch auf eine angemessene Vergütung hat, zwei gesunde Gedanken, von denen man den ersten stets beibehielt, während man den Zwang zur unentgeltlichen Beförderung der Post nach dem Vorbilde anderer Staaten schon in den Eisenbahngesetzen vom 21. August 1859 und 9. April 1875 festlegte. Hierzu konnte HSM. allerdings erst 1881 gezwungen werden. Auch die zeitlich nicht begrenzte Dauer der Konzession mit dem Rechte der Regierung, nach jedesmal 33 Jahren die Bahn anzukaufen, hat man bei späteren Verleihungen fallen lassen. Nur die Bestimmung, daß für die Tarife vom Minister Höchstgrenzen festgesetzt werden sollen, findet sich auch späterhin, während die Bedingung, daß eine Herabsetzung der Tarife verlangt werden könne, wenn die Dividende mehr als 10 % betrage, schon deswegen verschwand, weil von einer solchen Dividende nie die Rede sein konnte (HSM. verteilte als höchste Dividende 1883 8 %).

Mehr als 20 Jahre lang hat sich HSM. auf den Betrieb ihrer Stammlinie beschränkt, und auch die ersten Erweiterungen blieben, dem Namen entsprechend, noch innerhalb der Provinzen Nord- und Südholland. Die Linie Scheveningen—Woerden, die der HSM. am 24. April 1860, noch vor dem Erlaß des ersten Staatsbahngesetzes übertragen wurde, hat sie nicht ausgeführt, sie ließ die Konzession vielmehr verfallen und baute erst später, 1886, die Teilstrecke Scheveningen—den Haag, nachdem schon 1878 die Linie Leiden—Woerden von der 1899 verstaatlichten Leiden-Woerdener Eisenbahngesellschaft, die zum Konzern der Rheinbahn gehörte, angelegt worden war. Gleichwohl hat die für diese Linie gewährte Konzession Interesse, da sie von den früher erteilten erheblich abweicht und späteren allgemein als Vorbild diente. Wesentlich ist vor allem die Beschränkung der Konzession auf 99 Jahre, nach deren Ablauf der Staat die Bahn übernehmen muß, während ihm das Recht zum Ankauf nunmehr schon nach 20 Jahren zusteht. Nach dem Gesetze von 1859 ist ferner die Post nunmehr unentgeltlich zu befördern, Baupläne, Betriebsordnung und Tarife unterliegen der Genehmigung des Ministers, und dieser darf sogar später die Herabsetzung der Tarife verlangen, wofür die Gesellschaft, wenn hierdurch die Dividende unter 8 % sinkt, entschädigt werden muß.

Nachdem die Linie nach Woerden nicht zustande gekommen war,

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:19 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

gab der Bau der Staatsbahnen den endgültigen Anstoß zur Erweiterung der HSM. Wenn nun auch HSM. im Verhältnis zur Staatseisenbahnbetriebsgesellschaft, Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (SS), nur eine untergeordnete Rolle spielen mußte, so hat ihre Verbindung mit den Staatsbahnen gleichwohl auf die Ausgestaltung der Betriebsverträge und auf die weitere Entwicklung des holländischen Verkehrswesens einen erheblichen Einfluß erlangt. Der Staat war genötigt, den Betrieb eines Teiles der neu anzulegenden Staatsbahnen einer anderen Gesellschaft als SS. zu übertragen, da das ohnehin schon in 2 Teile gerissene Staatsbahnnetz von dieser Linie (Amsterdam—Uitgeest—den Helder) getrennt lag und wegen der dazwischen liegenden Linien der HSM. und der Rheinbahn vorderhand getrennt bleiben mußte. Da die Linie im übrigen die natürliche Fortsetzung der alten HSM.-Linie bildete, wurde HSM. am 28. April 1865 der Betrieb dieser Strecke übertragen, und ihr am folgenden Tage die Verbindungslinie Haarlem—Uitgeest konzessioniert. Um einen einheitlichen Betrieb zu ermöglichen, mußte HSM. nunmehr ihre Stammlinie auf die Mittelspur umbauen. Zur Ausführung dieser Erweiterungen erhöhte sie ihr Kapital auf 9,1 Mill. Gulden. Die Bestimmungen des Betriebsvertrages wegen der Staatsbahnlinie waren gleich denen des Vertrages mit SS., deren wesentlicher Inhalt unter Bezugnahme auf das Gesetz von 1859 war, daß die Gesellschaft, falls die Einnahmen 3000 fl. für das Kilometer überstiegen, einen mit steigenden Einnahmen sinkenden Prozentsatz der Einnahmen für die Betriebskosten erhielt, während von dem dann noch verbleibenden Rest $^4/_5$ dem Staate, $^1/_5$ der Gesellschaft zuflossen. Allein, noch bevor die ganze HSM.-Staatsbahn fertiggestellt war, sah man das Unmögliche dieser letzten Bestimmung ein, und HSM. vereinbarte daher mit dem Staate in dem Vertrage vom 7. Mai 1878, daß einstweilen eine feste Pachtsumme von 1200 fl. für das Kilometer gezahlt werden sollte.

Nachdem HSM. einmal aus ihrer isolierten Stellung herausgetreten war, suchte sie sich weiter auszudehnen, um im großen eine bessere Ausnutzung ihrer Kräfte zu ermöglichen. So baute sie auf Grund der Konzession vom 4. April 1870 die Linie Amsterdam—Amersfoort—Zutphen mit der Anschlußlinie Hilversum—Utrecht, und pachtete weiter die anschließende Strecke Zutphen—Winterswijk von der Niederländisch-Westfälischen Eisenbahn-Gesellschaft. Als Pachtsumme für diese Linie hatte HSM. im ersten Jahre 1200 fl. für das Kilometer zu zahlen. Diese Summe stieg bis zum 10. Jahre jährlich um 200 fl. Von da ab müssen jährlich 2500 fl. gezahlt werden und außerdem, sofern die Einnahmen 7000 fl. übersteigen, $^1/_4$ des überschießenden Betrages. Infolge dieser überaus günstigen Verteilung der Einnahmen konnte die genannte Gesellschaft in den letzten Jahren 10—16 % Dividende verteilen.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:19 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Im Jahre 1880 liefen inzwischen die ersten 33 Jahre nach der vollständigen Eröffnung der Linie Amsterdam—Rotterdam ab, und obwohl der Staat von seinem Rechte, die Linie zu übernehmen, keinen Gebrauch machen wollte, benutzte man diese Gelegenheit, das Verhältnis des Staates zu HSM. auf eine andere Grundlage zu stellen. Da auch der zweite, 1874 mit SS. abgeschlossene Betriebsvertrag zu keinem günstigen Ergebnis geführt hatte, versuchte man in dem neuen, am 1./3. Juni 1881 mit HSM. vereinbarten Vertrage eine neue Art der Einnahmeverteilung. Die Gesellschaft sollte nunmehr für das betriebene Kilometer Staatsbahn im ersten Vertragsjahr 1000 fl., dann jedes Jahr 200 fl. mehr, vom 6. Jahr an dagegen jedes Jahr nur 100 fl. mehr als Pacht bezahlen. Solange aber die Bruttoeinnahmen nicht in demselben Maße steigen würden, wie die an den Staat zu entrichtende Summe, sollte auch eine Erhöhung dieser Summe nicht eintreten, vielmehr der alte Satz bestehen bleiben. Im übrigen sollte das neue Eisenbahngesetz von 1875 nunmehr auf alle HSM.-Bahnen Anwendung finden, so daß HSM. seitdem überall die Post unentgeltlich befördern muß. Von der größten Bedeutung ist ferner die hier zum ersten Male auftretende Bedingung, daß es dem Staat gestattet sein soll, jederzeit nach einjähriger Kündigung den gesamten Betrieb der HSM. einschließlich der ihr zu eigen gehörenden Bahnen selbst zu übernehmen. Endlich verpflichtete sich HSM. in dem neuen Vertrage, die Linie Velsen—Ijmuiden zu bauen und den Betrieb der neu anzulegenden Staatsbahnen Zaandam—Enkhuizen und Rotterdam—Hoek van Holland zu übernehmen, wozu später noch die Strecke Amersfoort—Kesteren kam.

Nachdem durch das Gesetz vom 9. August 1878 die Möglichkeit gegeben worden war, Nebenbahnen unter weniger kostspieligen Bedingungen zu bauen, nahm HSM. sich besonders dieses Zweiges des Verkehrswesens an, so daß sie jetzt weitaus die Mehrzahl aller Nebenbahnen in Holland betreibt. Allerdings haben die Nebenbahnen hier nicht die große Bedeutung erlangt wie in anderen Ländern, an ihrer Stelle finden sich vielmehr in besonders großem Umfange Kleinbahnen, die vielfach vollspurig ausgebaut und in ihrer Anlage überhaupt viel freier sind, so daß sie mit Leichtigkeit in den Mittelpunkt auch der größeren Städte eingeführt werden und so den örtlichen Verkehrswünschen in noch größerem Maße entgegenkommen können als die Nebenbahnen. Als erste Nebenbahn wurde die (seit 1908 als Vollbahn betriebene) Linie Haarlem—Zandvoort 1881 gebaut, deren Betrieb anfänglich von der Eigentümerin geführt, 1889 aber von HSM. übernommen wurde. Zu HSM. gehören weiter das Netz der Geldersch Overijsselsch. Nebenbahnen an der westfälischen Grenze mit den Linien: Zevenaar—Doetinchem—Varsseveld—Winterswijk, Doetinchem—Ruurlo—Neede, Winterswijk—Neede—Boekelo—Enschede und Boekelo—Hengelo (1884—1885) sowie die später mit diesem

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:19 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Netz verbundenen Linien Enschede—Oldenzaal (1890), Dinxperlo—Varsseveld (1904), Neede—Hellendoorn (1910) und die deutsche Linie Ahaus—Enschede (1903). Seit 1887 werden ferner von HSM. betrieben die Nebenbahn Hoorn—Medemblik und das Netz der Kon. Nederl. Locaal Spoorweg Maatsch. Willem III, von dessen Strecken namentlich die seit 1892 als Vollbahn betriebene Linie Apeldoorn—Almelo für HSM. von der größten Bedeutung wurde. Im Jahre 1886 übernahm HSM. den Betrieb der Hauptbahn Nijmegen—Kleve von der preuß. Staatsbahn, um diese an ihre Strecke von Amsterdam—Amersfoort anzuschließen.

Die Neuordnung des holländischen Eisenbahnwesens 1890 und ihre Ziele sind bekannt. Die Hauptänderung des Betriebsvertrages war, daß HSM. nunmehr eine feste Pachtsumme (550 000 fl.) an den Staat zu zahlen hat und daß dieser außerdem von dem Reingewinn, falls eine Dividende von über 4 % gezahlt wird, die Hälfte, bei mehr als 6½ % Dividende $^4/_5$ des überschießenden Ertrages erhält. Im übrigen blieb es im wesentlichen bei den Bestimmungen des Vertrages von 1881, namentlich das einjährige Kündigungsrecht findet sich hier wieder. Die Stellung der HSM. innerhalb des holländischen Eisenbahnwesens wurde dagegen durch den Vertrag auf eine ganz andere Grundlage gestellt. HSM. bekam nämlich noch den Betrieb der Staatsbahnen Enkhuizen—Stavoren und Dordrecht—Nymwegen und Arnheim und ferner das Mitbenutzungsrecht der Linien Rotterdam—Esschen, Rotterdam—Utrecht—Amersfoort, Nymwegen—Venlo, Arnheim—Emmerich und Hengelo—Gronau. Außerdem verpflichtete HSM. sich, gegen eine Beihilfe von 1,2 Mill. Gulden die Rotterdamer Ringbahn zu bauen. Hierdurch, sowie durch den gleichzeitig vorgesehenen 1892 erfolgten Übergang der Almelo-Salzbergener Bahn an HSM. wurde die Gesellschaft, deren Betrieb sich bis dahin fast ausschließlich auf kleine Linien und Nebenbahnen erstreckt hatte, in den Stand gesetzt, größere internationale Verbindungen auf eigenen Linien unabhängig von den anderen holländischen Bahnen herzustellen und in einen, in der Hauptsache wenigstens gleichwertigen Wettbewerb mit der einzig noch in Frage kommenden SS. einzutreten. Von dieser Möglichkeit hat HSM. namentlich nach drei Richtungen hin einen ausgiebigen Gebrauch gemacht, und in dieser freilich nicht immer von finanziellem Erfolg begleiteten Pflege des internationalen Verkehrs liegt ihre Bedeutung und das Verdienst, das sie sich um die Verkehrsverhältnisse Hollands und der Nachbarländer erworben hat. In erster Linie ist hier zu nennen die Entwicklung der bis 1892 fast ganz brach liegenden Linie Amsterdam—Rheine über Amersfoort-Salzbergen. Es ist HSM. trotz der geringen Gegenliebe der benachbarten Verwaltungen gelungen, auf dieser Linie einen bedeutenden internationalen Verkehr zu schaffen. Jetzt gehen darüber bereits fünf Schnellzüge, die die Hauptstädte Hollands mit Hamburg, Berlin,

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:19 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Leipzig, Dresden, Wien usw. in direkten Verkehr bringen. Weniger Erfolg hatte HSM. dagegen mit der Linie Amsterdam und Rotterdam—Kleve, die in weit stärkerem Maße als die Linie über Rheine dem Wettbewerb durch SS. über Utrecht—Emmerich ausgesetzt ist. Beide HSM.-Linien wurden aber von der größten Bedeutung für die in Verbindung mit der Great Eastern Railway erfolgte Herstellung der 6. Kanalroute über Hoek van Holland—Harwich (1. Juni 1893). HSM. beherrscht die Anschlußverbindungen auf dem Festlande und leitet die Züge nach Norddeutschland über Rotterdam—Rheine, die nach Süddeutschland über Rotterdam—Nymwegen. Obwohl die Schiffe der von SS. beherrschten Vlissinger Linie zweimal täglich verkehren und ihre Verbindungen anfänglich erheblich denen der Hoeker Linie überlegen waren, beförderten die Harwichboote, die nur einmal täglich verkehren, schon 1902 mehr Reisende als die Vlissinger Nachtboote, 1905 sogar schon mehr als die Vlissinger Linie überhaupt. Hier trat allerdings seit 1907 infolge des Unglücks des Dampfers „Berlin" am 22. Februar ein empfindlicher Rückschlag ein, dessen Folgen noch nicht überwunden sind. Die dritte internationale Verbindung, die HSM. seit 1890 entwickeln konnte, geht von Amsterdam über den Haag—Rotterdam nach Esschen. Auf dieser Strecke stellt HSM. im Wettbewerb mit der hier weniger günstig liegenden SS.-Linie über Utrecht—Tilburg die besten Verbindungen nach Antwerpen—Brüssel—Paris her.

Seit 1890 hat sich HSM. nicht mehr bedeutend ausgedehnt. Sie eröffnete noch 1898 die auf eigene Rechnung gebaute Verbindungslinie Alkmaar—Hoorn, wozu später noch die Zweigbahn St. Pancras—Broek op Langendijk kam, und übernahm 1905 den Betrieb auf den nordfriesischen Nebenbahnen mit den Linien Leeuwarden—Stiens—Metslavier, Harlingen—Tjummarum—Stiens und Franeker—Tjummarum. Seit 1907/1908 betreibt sie weiter die elektrische Vollbahn Rotterdam—den Haag—Scheveningen Kurhaus der Zuid Hollandschen Elektr. Spoorw. M. Eine Reihe von Eisenbahngesellschaften hat HSM. endlich im Laufe der Zeit zur Stärkung der Kontrolle vollständig übernommen. Hierhin gehören außer der zuletzt genannten Gesellschaft die Nijmeegsche Spoorweg Maatsch. (Nymwegen—Grenze Kleve), die Geldersch Overijsselsche Locaal Spoorweg Maatsch. mit den oben genannten Bahnlinien und die Linie Enschede—Oldenzaal der gleichnamigen Gesellschaft.

Über den finanziellen Erfolg der HSM. wurde schon bemerkt, daß die Ausdehnung nicht immer einen günstigen Einfluß in dieser Richtung gehabt hat. Die Vergrößerung des Betriebes verhinderte, abgesehen von der Kostspieligkeit des internationalen Verkehrs, in mancher Beziehung die erforderliche Ausnutzung der hierdurch zersplitterten Kräfte, namentlich der Be-

Generated on 2019-07-31 15:19 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

triebsmittel usw. So kam es, daß nicht immer angemessene Überschüsse erzielt werden konnten. Die Dividende betrug

1840—1849: 4,36; 2,25; 1,48; 1,75; 4,25; 4,5; 4,375; 3: 1,5; 1, 8%.
1850—1859: 2,5; 3,05; 3,5; 3,0; 3,65; 4,25; 3,25; 4; 5; 5 %.
1860—1869: 5; 5,1; 6; 6,25; 6,95; 7,25; 4,75; 5,47; 6; 7,25 %.
1870—1879: 6,1; 6,3; 6,5; 6,89; 6,59; 5,95; 5,8; 6,175; 6,175; 6,25 %.
1880—1889: 6,325; 7,325; 7,5; 8; 6,65; 6,5; 6; 6,1; 6,1; 6,4 %.
1890—1899: 4,6; 2; 1,5; 2,5; 3; 4; 4,25; 4,25; 4,5; 4,5 %.
1900—1911: 4; 3,185; 4; 4; 4; 4; 4; 3; 3; 2,5; 3; 4 %.

Wie man sieht, ist die Durchschnittsdividende in den ersten 50 Jahren bis 1890 regelmäßig gestiegen. Die Entwicklung der Stammlinie hat ständig zugenommen, und auch die Ausdehnung durch den Bau der neuen Linien nach Zutphen usw. sowie die Pachtung von Nebenbahnen erwiesen sich als gewinnbringend. Der Betrieb der Staatsbahnen hat dagegen noch geringe Bedeutung. Nach der Neuordnung von 1890 verschiebt sich das Bild dagegen vollkommen. Die Durchschnittsdividende beträgt seitdem noch nicht 4 %. Der Systemwechsel hat sich nicht als günstig erwiesen. Das lag zunächst daran, daß die Übernahme der neuen, teilweise weit auseinanderliegenden und verkehrsarmen Linien eine genügende Ausnu tzung des Betriebsmaterials unmöglich machte. Dazu kommt, daß der 1890 systematisch herbeigeführte und größtenteils verwirklichte Wettbewerb mit SS. viele Kosten verursachte, zumal da, wo es galt, gegenüber den längst eingeführten SS.-Linien, neue Verkehrswege auszubauen, was natürlich oft lange Zeit in Anspruch nahm. Somit kann man füglich bezweifeln, ob jemals die guten Ergebnisse der früheren Jahre wieder erreicht werden, ganz abgesehen davon, daß es möglicherweise demnächst zur Verstaatlichung der HSM. und zum Betriebe aller Staatsbahnen durch nur eine Gesellschaft kommt, wie es ja die letzte Eisenbahnkommission (vergl. Archiv 1912 S. 56) vorgeschlagen hat. Daß aber die Verstaatlichung noch nicht allzubald erfolgen wird, ergibt sich schon daraus, daß HSM. zur Ausdehnung des Betriebes (Bau der direkten Linie Amsterdam—Leiden usw.) eine Kapitalserhöhung um 15 Mill. auf 37,5 Mill. fl. in Aussicht genommen hat.

Generated on 2019-07-31 15:21 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Übersicht der von HSM betriebenen Eisenbahnen.

Linie	Eigentum HSM		Holländische Staatsbahn		sonstige Linien		
	im Alleinbetrieb	von SS mitbetrieben	im Alleinbetrieb	nur mitbetrieben	im Alleinbetrieb	von SS mitbetrieben	nur mitbetrieben
	Kilometer						
I. Hauptbahnen.							
Amsterdam—Rotterdam	82,964	1,079	—	—	—	—	—
Rotterdam—Grenze Esschen	—	—	—	64,625	—	—	—
Grenze—Esschen[1]	—	—	—	—	—	—	1,370
Haarlem—Zandvoort[2]	—	—	—	—	7,684	—	—
Schiedam—Hoek van Holland	—	—	23,604	—	—	—	—
Rotterdam Hofplein—den Haag HS[3]	—	—	—	—	21,719	—	—
den Haag HS—Scheveningen Kurh.[3]	—	—	—	—	10,980	—	—
Rotterdam Maas—Delftsche Poort	—	13,178	—	—	—	—	—
Rotterdam Maas—Utrecht	—	—	—	52,365	—	—	—
Utrecht—Amersfoort[4]	—	—	—	—	—	—	21,583
Amsterdam—Zutphen	99,217	6,341	—	—	—	—	—
Zutphen—Winterswijk[5]	—	—	—	—	41,760	—	—
Hilversum—Utrecht CS	18,250	—	—	—	—	—	—
Apeldoorn—Almelo[6]	—	—	—	—	53,797	—	—
Almelo—Salzbergen[7]	—	—	—	—	—	55,472	—
Salzbergen—Rheine[8]	—	—	—	—	—	—	7,9
Hengelo—Grenze Gronau	—	—	—	14,565	—	—	—
Grenze—Gronau[8]	—	—	—	—	—	—	2,793
Hattem NCS—Zwolle[4]	—	—	—	—	—	—	5,003
Dordrecht—Elst	—	—	93,612	—	—	—	—
Elst—Arnheim	—	—	—	10,680	—	—	—
Arnheim—Grenze Emmerich	—	—	—	19,091	—	—	—
Grenze—Emmerich[8]	—	—	—	—	—	—	11,751
Amersfoort—Kesteren	—	—	31,500	—	—	—	—
Vork—Ressen Bemmel	—	—	2,008	—	—	—	—
Ressen Bemmel—Nymwegen	—	—	—	5,180	—	—	—
Nymwegen—Venlo	—	—	—	61,177	—	—	—
Nymwegen—Grenze Kleve[9]	—	—	—	—	14,660	—	—
Grenze—Kleve[8]	—	—	—	—	12,724	—	—
Amsterdam—den Helder	—	—	80,808	—	—	—	—
Haarlem—Uitgeest	17,262	—	—	—	—	—	—
Velsen—Jjmuiden	3,714	—	—	—	—	—	—

Siehe Anmerkung [1]) bis [9]) auf S. 1246.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:19 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Linie	Eigentum HSM		Holländische Staatsbahn		sonstige Linien		
	im Alleinbetrieb	von SS mitbetrieben	im Alleinbetrieb	nur mitbetrieben	im Alleinbetrieb	von SS mitbetrieben	nur mitbetrieben
	Kilometer						
Zaandam—Enkhuizen	—	—	50,114	—	—	—	—
Alkmaar—Hoorn	23,362	—	—	—	—	—	—
Stavoren—Leeuwarden	—	—	48,388	—	—	—	—
Enkhuizen—Stavoren (Schiffahrtslinie)	—	—	22,0	—	—	—	—
II. Nebenbahnen.							
Zevenaar—Winterswijk[10])	—	—	—	—	—	40,640	—
Winterswijk—Hengelo[10])	—	—	—	—	43,062	—	—
Boekelo—Enschede[10])	—	—	—	—	13,942	—	—
Neede—Ruurlo[10])	—	—	—	—	18,613	—	—
Ruurlo—Doetinchem[10])	—	—	—	—	6,627	—	—
Enschede—Oldenzaal[11])	—	—	—	—	10,308	—	—
Ahaus—Enschede[12])	—	—	—	—	20,622	—	—
Dinxperlo—Vaarseveld[13])	—	—	—	—	10,588	—	—
Neede—Hellendoorn[14])	—	—	—	—	37,0	—	—
Dieren—Hattem[6])	—	—	—	—	58,826	—	—
Hoorn—Medemblik[15])	—	—	—	—	20,673	—	—
Alkmaar—Broek op Langendijk	3,745	—	—	—	—	—	—
Leeuwarden—Metslavier[16])	—	—	—	—	39,956	—	—
Harlingen—Stiens[16])	—	—	—	—	26,865	—	—
Franeker—Tjummarum[16])	—	—	—	—	4,677	—	—

[1]) Belgische Staatsbahn.
[2]) Spoorweg Maatschappij Haarlem-Zandvoort.
[3]) Zuid Hollandsche Elektrische Spoorweg Maatsch.
[4]) Nederlandsche Centraal Spoorweg Maatsch.
[5]) Nederlandsch-Westfalsche Spoorweg Maatsch.
[6]) Koninkl. Nederlandsche Locaal Spoorweg Maatsch. „Willem III".
[7]) Spoorweg Maatschappij Almelo—Salzbergen.
[8]) Preußische Staatsbahn.
[9]) Nijmeegsche Spoorweg Maatsch.
[10]) Geldersch-Overijsselsche Locaal Spoorweg Maatsch.
[11]) Locaal Spoorweg Maatsch. Enschede-Oldenzaal.
[12]) Ahaus-Enscheder Eisenbahn.
[13]) Locaal Spoorweg Maatsch. Dinxperlo-Vaarseveld.
[14]) Locaal Spoorweg Maatsch. Neede-Hellendoorn.
[15]) Locaal Spoorweg Maatsch. Hollands Norderkwartier.
[16]) Noord Friesche Locaal Spoorweg Maatsch.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:19 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die Tarife der Deutschen Schutzgebietsbahnen.

Von Geh. Oberbaurat **Baltzer**.

Einleitung.

Bei unseren ersten Kolonialbahnen wurden die Tarife zunächst nach Kosten und Preisschätzungen, die in den Schutzgebieten erfolgten, aufgestellt. Dabei ging man im wesentlichen davon aus, daß zur Hebung des Wirtschaftslebens im Schutzgebiet die Landeserzeugnisse, insbesondere die der Farm- und Viehwirtschaft, zu den niedrigsten Tarifsätzen zu befördern, eingeführte Güter aber und die auszuführenden Erzeugnisse der Plantagen unbedenklich mit höheren Frachten zu belegen seien. Die Tarife konnten erst allmählich den Landesbedürfnissen genauer im einzelnen angepaßt werden.

Wenn sich auch der Tarifaufbau im allgemeinen an das Tarifsystem der deutschen Eisenbahnen anlehnte, so wurden doch in einigen Punkten von vornherein Abweichungen, insbesondere Vereinfachungen eingeführt. Hier ist zu erwähnen: der Verzicht auf Abfertigungsgebühren im Güterverkehr, die, wie man befürchtete, die wünschenswerte Einfachheit der Tarife und der Abfertigung beeinträchtigt haben würden; ferner das anfängliche Fehlen der Eilgutfracht, die erst neuerdings, bis jetzt nur in Ostafrika, eingeführt worden ist; endlich im Personenverkehr die insbesondere in Togo bestehende Abstufung der Fahrpreise nicht nach dem Kilometer als Einheit, sondern nach Entfernungen von je 5 oder 10 km. Der Grund hierfür war das Bestreben, einerseits die Zahl der Fahrkarten einzuschränken, andererseits ihren Verkauf und die Abfertigung der Reisenden im Zuge durch den Zugführer möglichst zu erleichtern. Diese Besonderheit ist auch im neuen Tarif von Togo beibehalten und hat inzwischen noch bei der Manenguba- (Kameruner Nord-) Bahn Eingang gefunden.

Es war ungemein schwierig, für die neuen, zum Teil unbekannten und in stetiger Entwicklung begriffenen wirtschaftlichen Verhältnisse der Schutzgebietsbahnen bei der Festsetzung der Tarife und der Güterklassen

Generated on 2019-07-31 15:19 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

sogleich überall das Richtige zu treffen. Man mußte zunächst nach Schätzung, sozusagen auf gut Glück, die Tarife bemessen und später an der Hand der Erfahrungen nachprüfen und soweit erforderlich berichtigen.

Die Ansiedler und Verfrachter haben selbstverständlich den Wunsch nach möglichst billigen Tarifen für Lebensmittel, Stoffe zum Aufbau ihrer Farmen usw. und für ihre Ausfuhrerzeugnisse. Der Verkehr selbst mußte durch möglichst niedrige Tarife zunächst geweckt und entwickelt werden. Dabei waren die Tarife so zu stellen, daß sie unter Beachtung der allgemeinen und gemeinwirtschaftlichen Interessen des Landes nicht nur einseitig der Eisenbahn zum Vorteil gereichen, sondern auch gleichzeitig der Erschließung des Landes, der Förderung wichtiger Erwerbszweige, der Hebung des allgemeinen Wohlstandes der Bevölkerung in möglichst weitem Umfange dienen.

Auf der anderen Seite hatte aber das Schutzgebiet als Eigentümer der Bahnen an ihrem Erträgnis ein sehr wesentliches finanzielles Interesse; denn $^9/_{10}$ des Betriebsüberschusses der (im allgemeinen verpachteten) Bahnen fließt in die Kasse des Schutzgebiets und diese Beträge werden hier zur Verzinsung und Tilgung der Bahn- (Schutzgebiets-) Anleihen dringend gebraucht.

Wenn also einzelne Tarifsätze für geringwertige Güter, die höhere Frachten schwer tragen können, selbst unter die Selbstkostengrenze erniedrigt werden, so erscheint das nur zulässig, wenn solchen Frachten ein Verkehr mit anderen höher tarifierten Gütern gegenübersteht, bei denen mehr verdient und der Ausfall gegen die Selbstkosten nahezu oder ganz ausgeglichen wird. Nur wenn die Bahnen in ihrem Erträgnis ein einigermaßen befriedigendes wirtschaftliches Bild zeigen, kann die Kolonialverwaltung darauf rechnen, die gesetzgebenden Körperschaften geneigt zu finden, daß sie neue Mittel für die weiterhin noch dringend erforderlichen Bahnbauten bewilligen. Zu weit gehende Tarifermäßigungen sind aber auch deshalb bedenklich, weil spätere Tariferhöhungen, die man sich etwa vorbehält, erfahrungsgemäß bei den Beteiligten stets auf Widerspruch stoßen. Eine vollauf befriedigende unmittelbare Rentabilität im Sinne der Aufbringung der vollen Mittel für den Zinsendienst (4 %) und für die Tilgung (0,6 %) des Anlagekapitals wird man von Kolonialbahnen freilich im Anfange ihres Betriebes um so weniger erwarten dürfen, als die fast durchweg erzielte mittelbare Rentabilität der Bahnen dem Schutzgebiet schon wesentliche wirtschaftliche und finanzielle Vorteile zuführt, die allerdings rechnerisch schwer zu erfassen sind.

Trotz der einfachen Betriebsverhältnisse sind bei unseren Schutzgebietsbahnen die unmittelbaren Betriebskosten, d. h. die Kosten des Zugbegleitpersonals und der Zugförderung im Vergleich mit denen in der Heimat

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:19 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

im allgemeinen recht erheblich; dies macht sich besonders fühlbar, solange der Verkehr noch unentwickelt ist. Alle Maßnahmen müssen also auf das Ziel gerichtet sein, den Verkehr rasch möglichst vielseitig und gewinnbringend zu entwickeln. In den Schutzgebieten sind die Löhne der farbigen Arbeiter verglichen mit den heimischen Lohnverhältnissen zwar niedrig, aber dieser Vorteil wird durch die weit geringeren Leistungen der Farbigen reichlich aufgewogen. Dagegen stellen sich die Aufwendungen für die weißen Beamten und Arbeiter in den Schutzgebieten recht hoch: die klimatischen Verhältnisse lassen eine lange ununterbrochene Dienstzeit nicht zu, die Kosten der Aus- und Heimreise und des Tropenurlaubs müssen den Gehältern zugeschlagen werden; häufige Erkrankungen in den Tropen steigern den Beamtenbedarf und die Beamtenkosten. Trotz der an sich einfachen Dienstverhältnisse werden aus klimatischen Rücksichten die Dienstschichten kaum so ausgiebig bemessen werden können, wie in der Heimat; die Kosten der Ablösung und Vertretung werden also gleichfalls höher.

Kohle und Wasser sind erheblich teurer als in der Heimat: Kohle muß von der Heimat (oder aus Natal) eingeführt werden, Holz zur Lokomotivfeuerung steht entweder nicht in ausreichender Menge zur Verfügung, oder seine Verwendung ist mit schnellerer Abnutzung der Kessel, starkem Funkenflug und anderen Nachteilen verbunden. Wasser ist auf einzelnen Strecken in Südwest und auch auf der ostafrikanischen Mittellandbahn nur mit recht hohen Geldaufwendungen zu erschließen; es bestehen dort einige lange schwierige Durststrecken, auf denen ständig Wasserzüge zur Versorgung der Stationen gefahren werden müssen. Die Kosten der Wasserbeschaffung stellen sich also im allgemeinen erheblich höher als in der Heimat.

Auch die Kosten der Werkstattsarbeit zur Unterhaltung der Fahrzeuge sind keinesfalls geringer als in der Heimat.

Als Betriebsausgaben sind auch noch anzusehen die regelmäßigen Jahresrücklagen zur Speisung eines für die Erneuerung des Oberbaus und der Fahrzeuge zu bildenden Fonds. Als Rücklagesätze werden bei unseren Schutzgebietsbahnen nach der wahrscheinlichen Lebensdauer der einzelnen Gegenstände in Prozenten ihres Beschaffungswerts etwa folgende Werte angenommen:

2 % für Schienen, eiserne Schwellen und Kleineisenzeug,
6 % für Holzschwellen (auf eisernen Überbauten von Brücken),
2½ % für Lokomotiven und 1½ % für Wagen.

Diese Rücklage beträgt hiernach, wie für die m- und kapspurigen Schutzgebietsbahnen im allgemeinen Durchschnitt ermittelt, etwa 360 bis 400 ℳ für das Kilometer, ein Betrag, der neben dem vierprozentigen Zins- und 0,6 prozentigen Tilgungsbetrage des Anlagekapitals und neben den

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:19 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Betriebskosten noch herausgewirtschaftet werden muß, wenn eine auf die Dauer befriedigende Wirtschaftlichkeit erzielt werden soll.

Sobald Rücksichten des Wettbewerbs mit fremden Bahnen, mit Küsten- oder Binnenschiffahrt sich geltend machen, wie z. B. bei der Einfuhr von Landeserzeugnissen aus der Kapkolonie oder bei der Ausfuhr von Hölzern im Wettbewerb mit Hölzern anderer Herkunftsländer, sind die besonderen Gesichtspunkte des Falles sorgfältig zu prüfen und zu berücksichtigen.

Togo und Ostafrika.

Auf den Eisenbahnen des Schutzgebiets Togo ist am 1. April, auf denen des Schutzgebiets Ostafrika am 1. Juni 1912 ein neuer Tarif, und zwar in jedem Schutzgebiet einheitlich für alle dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen (mit Ausnahme der Sigibahn in Ostafrika) in Kraft getreten. Damit ist eine Anzahl zum Teil unberechtigter Verschiedenheiten zwischen den bisherigen Tarifen der Nordbahn (früher Usambarabahn) und der ostafrikanischen Mittellandbahn beseitigt. Die Veranlassung für die Einführung neuer Tarife war insbesondere für Ostafrika das rasche Vordringen der Mittellandbahn, deren Gleisspitze im Februar 1912 Tabora erreichte. Damit erhält diese Bahn im Juni 1912 eine Betriebslänge von 848 km. Die anfangs für die Strecke Daressalam—Morogoro eingeführten Tarife, die auf eine Länge von 209 km zugeschnitten waren, hatten sich nach verschiedenen Richtungen hin als abänderungsbedürftig erwiesen. Ebenso hatte die Usambarabahn ihre Betriebslänge von 129 km (Tanga—Mombo) bis zum Oktober 1911 auf 352 km bis Neu-Moschi ausgedehnt, so daß auch hier der auf die frühere kurze Stichbahn berechnete Tarif den neuen Verhältnissen nicht mehr entsprach. Dazu kam das Bedürfnis, dem in manchen Beziehungen innerhalb des natürlichen Verkehrsgebiets der deutschen Eisenbahn sich geltend machenden Wettbewerb der britischen Ugandabahn, die mit einzelnen ungemein niedrigen Tarifen arbeitet, entgegenzutreten und dem Schutzgebiet seinen eigenen Eisenbahnverkehr zu sichern. Wurde aber einmal in eine Prüfung und Änderung der Tarife eingetreten, so war nicht einzusehen, weshalb nicht in demselben Schutzgebiete, in dessen Grenzen die wirtschaftlichen Verhältnisse zwar nicht überall gleich, aber doch auch nicht wesentlich voneinander verschieden sind, die gleichen Tarife für alle dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen eingeführt werden sollten. So ist nunmehr für Ostafrika nach langwierigen Verhandlungen zwischen der Kolonialverwaltung und den beteiligten Eisenbahngesellschaften der jetzige einheitliche Tarif zustande gekommen.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:19 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die nur 24 km lange, in Privatbesitz befindliche kleinbahnartige Sigibahn konnte unbedenklich ihre Ausnahmestellung behalten.

In Togo sprachen für die Nachprüfung und Abänderung des Tarifs im wesentlichen dieselben Gründe, wie in Ostafrika. Die Bahn Lome—Atakpame hatte am 1. April 1911 ihr Endziel erreicht; das Schutzgebiet besaß nunmehr drei Bahnen, die Küstenbahn Lome—Anecho mit 44 km, die Inlandbahn Lome—Palime mit 119 km und die Hinterlandbahn Lome—Atakpame mit 163 km. Es kamen damit Verfrachtungswege, wenn auch nur ausnahmsweise, bis zu 163 + 119 = 282 km in Betracht, gegen früher höchstens 119 + 44 = 163 km. Diese Ausdehnung der Bahn machte ebenso wie in Ostafrika zur Hebung der Ausfuhrfähigkeit für eine Anzahl einheimischer Erzeugnisse die Schaffung von Ausnahmetarifen notwendig, die in der Weise gebildet wurden, daß man für die einzelnen Gegenstände, wie z. B. Kapok, Baumwolle, Baumwoll- und Kapokkerne, Getreide, Hülsenfrüchte u. dgl., bestimmte von einer gewissen Grenze an nicht mehr zunehmende Höchstsätze einführte. Diese Neubearbeitung des Tarifs bot zugleich den willkommenen Anlaß, einige noch vorhandene Härten, Unstimmigkeiten und Lücken des bisherigen Tarifs zu beseitigen.

I. Personenbeförderung.

Das auf den Ostafrikanischen Eisenbahnen, in Togo und auf den südwestafrikanischen Bahnen früher gewährte Freigepäck ist aufgehoben, und die Tarifsätze sind für die I., II. und III. Klasse festgesetzt, wie folgt:

	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse
	in Pfennigen [1]		
Ostafrikanische Mittelland- und Nordbahn . . . . . (ausschließlich der Sigibahn)	12 (= 9 Heller)	$6\frac{2}{3}$ (= 5 Heller)	2 (= $1\frac{1}{2}$ Heller) fallend in 4 Stufen von je 100 km bis auf 1 ₰ (= 0,75 H.)
Südwestafrikanische Bahnen: (mit Ausnahme der Otavibahn)			
für gewöhnliche Personenzüge	10	6	4
„ Schnellzüge	12	8	—
Otavibahn	12	7	4
Togo	10	5	$2\frac{1}{2}$
Kameruner Nordbahn	10	5	2
„ Mittellandbahn (geplant)	10	5	$2\frac{1}{2}$ gestaffelt bis 1,5 ₰

[1]) 1 Rupie = 100 Heller = 1,33 ℳ.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:19 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die III. Klasse ist im allgemeinen nur für Farbige bestimmt. In der I. Wagenklasse werden nur W e i ß e befördert. Die Benutzung der II. Klasse, ausnahmsweise in Togo auch der III. Klasse, steht jedermann frei. In Ostafrika und Südwestafrika dagegen ist den Weißen die Benutzung der III. Kl. nicht gestattet. Hier werden für die Weißen in der II. Klasse besondere Abteile vorbehalten. In Togo wurde die III. Klasse den Weißen freigegeben, um besonders den Missionaren ein billiges Reisen auf der Bahn in Gemeinschaft mit den Eingeborenen zu ermöglichen. Für die III. Klasse ist in Ostafrika (und geplant für Kameruner Mittellandbahn) ein Staffeltarif eingeführt. Die ostafrikanische Mittellandbahn führte früher vier Wagenklassen mit den Tarifsätzen in der

	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	IV. Klasse
von Heller	12	6	$4\frac{1}{2}$	1
= Pfennigen . . .	16	8	6	$1\frac{1}{3}$,

wobei in der I. Klasse 50, in der II. und III. Klasse je 25 kg Freigepäck auf die Fahrkarte gewährt wurde. Der Tarif der IV. Klasse mit 1 Heller = $1^1/_3$ Pfg/km deckte nicht die Selbstkosten und war offensichtlich zu niedrig bemessen. Die Usambarabahn hatte früher in ihren drei Klassen, die der II., III. und IV. Klasse der ostafrikanischen Mittellandbahn entsprachen, mit Gewährung von 30 kg Freigepäck auf jede Fahrkarte der I. und II. Klasse, folgende Tarifsätze in der

	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse
von Heller	6	4	1
= Pfennigen . . .	8	$5\frac{1}{3}$	$1\frac{1}{3}$.

Die oberste Klasse der ostafrikanischen Eisenbahn konnte man zur Erzielung der gewünschten Einheitlichkeit ohne Nachteil fallen lassen, zumal für die Weißen im Schutzgebiet zwei Klassen ausreichend waren. Die jetzige III. Klasse blieb ausschließlich für die Farbigen bestimmt. So sind also in dem neuen Tarife der ostafrikanischen Mittellandbahn die bisherige II., III. und IV. Klasse sozusagen beibehalten, und nur als I., II. und III. Klasse bezeichnet worden. Dabei ist der Satz der obersten Klasse von 6 Heller = 8 ₰ auf 9 Heller = 12 ₰, der der II. Klasse von 4 auf 5 Heller (von $5^1/_3$ auf $6^2/_3$ ₰) und der der untersten Klasse von 1 auf $1\frac{1}{2}$ Heller (von $1^1/_3$ auf 2 ₰), gestaffelt bis auf 0,75 Heller = 1 ₰, e r h ö h t.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:19 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

In Togo bestand von jeher ein Tarif von 2 ₰ in der III. (farbigen) Klasse gegen 1,33 ₰ in Ostafrika, und man konnte diesen mit Rücksicht auf den steigenden Wohlstand der farbigen Bevölkerung mit dem 1. April 1911 sogar auf 2½ ₰, also um 25 % erhöhen. Dieser erhöhte Satz ist in Togo beibehalten. Im ostafrikanischen Tarif ist dagegen mit Rücksicht auf die hier vorkommenden großen Reisewege der Satz von 1½ Heller = 2 ₰ nur bis 100 km gültig und darüber hinaus in vier Stufen von je 100 km auf 1,33, 1,25, 1,00 und 0,75 Heller abgestaffelt. Hierdurch ergeben sich z. B. folgende, wie man sieht, ungemein niedrige Fahrpreise:

auf 100 km	1,50	Rupien	=	2,00	ℳ
„ 200 „	2,90	„	=	3,87	„
„ 300 „	4,10	„	=	5,47	„
„ 400 „	5,10	„	=	6.80	„
„ 500 „	5,90	„	=	7,86	„
„ 600 „	6,60	„	=	8,80	„
„ 700 „	7,40	„	=	9,86	„
„ 800 „	8,10	„	=	10,80	„

Dies ergibt z. B. für 800 km einen Durchschnittssatz von nur 1,35 ₰ für das Kilometer. Ob der Tarif die gewünschte Wirkung haben wird, die farbigen Bahn- und Pflanzungsarbeiter auch auf weite Entfernungen zur Benutzung der Eisenbahn zu veranlassen, bleibt abzuwarten. Eine ähnliche Staffelung der Tarifsätze im Personenverkehr ist auf den Bahnen der Südafrikanischen Union und auf der Ugandabahn durchgeführt.

In Togo ist noch die Besonderheit beibehalten, daß alle Fahrpreise des Personenverkehrs nicht nach dem Kilometer, sondern nach je 10 Kilometer abgestuft sind. (Die frühere Entfernungsstufe der Küstenbahn von 5 km ist aufgehoben.) Demgemäß sind nunmehr die Preise der Fahrkarten für die I. Klasse um je 1 ℳ, für die II. Klasse um je 0,50 ℳ und für die III. Klasse um je 25 ₰ abgestuft. Die Fahrpreistabellen gestalten sich also sehr einfach und sind für alle Stationen gleich. Um festzustellen, welcher Fahrpreis für die Reise nach einer bestimmten Station zu erheben ist, bedarf es nur eines Blickes in den Kilometerzeiger, um die Entfernung der betreffenden Station abzulesen.

Der wesentlich höhere Satz der III. Klasse im südwestafrikanischen Schutzgebiet, 4 ₰, dürfte seine Erklärung nicht nur in dem dortigen geringeren Werte des Geldes, sondern auch darin finden, daß dort ein Massenverkehr der Farbigen überhaupt nicht in Frage kommt, da das ganze Schutzgebiet nur eine Bevölkerung von nicht ganz 70 000 Farbigen aufweist.

Für die Kameruner Mittellandbahn ist in der III. Klasse zunächst nur eine Staffelung in drei Stufen von je 100 km von 2,5, 2,0 und 1,5 ₰ vorgesehen.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:19 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Für Kinder besteht die bei uns übliche Ermäßigung — von 4 bis 10 Jahren Beförderung zum halben Fahrpreise — nicht mehr, und zwar vornehmlich mit Rücksicht auf die wünschenswerte Vereinfachung der Abfertigung; dagegen sind Kinder bis zum vollendeten 4. Lebensjahre in Begleitung Erwachsener frei zu befördern, wenn für sie kein besonderer Platz beansprucht wird (Tarif § 3, 1). Die früheren Ermäßigungen für Kinder vom vollendeten 4. bis zum 10. Lebensjahre sind wegen der vielen Fahrgeldhinterziehungen aufgehoben worden, zumal über das Alter der Kinder zuverlässige Angaben vielfach nicht gemacht werden können.

Hunde:

Für Hunde, die den Reisenden begleiten, sind in Togo und Kamerun die Fahrpreise der III. Klasse, in Ostafrika 3 Heller = 4 ₰, in Südwest nur 3 ₰ für das Tarifkilometer und das Stück zu zahlen.

Kleine Tiere, wie kleine Vögel (Papageien usw.) in Käfigen, die von Reisenden mitgeführt werden, werden frei befördert (§ 1, 2).

Arbeiter:

In Ostafrika ist für die gemeinsame Beförderung von eingeborenen Arbeitern in der Zahl von mindestens 30 Köpfen auf Entfernungen von mindestens 100 km ein ermäßigter Tarifsatz von ¾ Heller = 1 ₰ für das Personenkilometer eingeführt, für den Kopf werden mindestens 0,75 Rp.= 1 ℳ und für jeden Transport mindestens 30 ℳ erhoben. Derartige Beförderungen sind spätestens 24 Stunden vor Abgang des Zuges bei der Abgangsstation anzumelden. Der Fahrpreis ist auf der Abgangsstation oder der nächsten mit Beamten besetzten Station zu entrichten.

Diese Beförderungen erfolgen also zum Satze des deutschen Militärtarifs und dürften damit wohl die denkbar günstigsten Bedingungen erlangt haben. Die Stellung von Personenwagen kann nicht verlangt werden.

Ein ähnlicher Ausnahmetarif für gemeinsame Arbeiterfahrten ist mit dem 1. März 1912 auch in Südwest eingeführt, indem ein Höchstsatz von 15 ℳ für den Kopf — das würde einer Entfernung von 375 km entsprechen — zwischen beliebigen Stationen der kapspurigen Eisenbahnen bei gemeinschaftlicher Beförderung von gleichfalls mindestens 30 Arbeitern festgesetzt ist.

Sonderzüge:

Da in den Schutzgebieten die Zahl der täglichen Zugverbindungen weit geringer ist als in der Heimat, so liegt für Sonderzüge ein stärkeres Bedürfnis vor, weshalb niedrige Gebühren für sie eingeführt sind. Es werden erhoben:

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:19 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

für das Tarifkilometer	in Togo und Kamerun	in Ostafrika	in Südwestafrika
a) für jede Lokomotive mit oder ohne Wasserwagen.	1,00 ℳ	1,00 Rp. = 1,33 ℳ	2,00 ℳ
b) für jeden auf Verlangen gestellten Personenwagen	0,75 „	0,75 „ = 1,00 „	Wagen I. Kl. 1,60 ℳ Wagen II. Kl. 1,00 ℳ
c) für jeden auf Verlangen gestellten oder aus Betriebsrücksichten erforderlichen anderen Wagen	0,50 „	0,50 „ = 0,67 „	0,60 ℳ
d) mindestens jedoch für das Tarifkilometer	2,00 „	2,00 „ = 2,67 „	4,00 „
e) im ganzen nicht unter .	100,00 „	100,00 „ = 133,33 „	100,00 „.

Für Leerfahrten wird die Hälfte der unter a) bis c) angeführten Sätze berechnet. Der Tarif enthält eine Reihe einzelner Bestimmungen über Bestellung von Sonderzügen, durch die Besteller veranlaßte Verzögerungen, Abbestellung von Zügen u. dgl.

Fahrpreisermäßigungen (§ 3):

Für Fahrten zu wissenschaftlichen und belehrenden Zwecken sowie bei Schulfahrten werden in Togo, Ostafrika und auf der Kameruner Mittellandbahn (geplant) allgemein folgende Ermäßigungen gewährt, die im wesentlichen dem deutschen Tarif nachgebildet sind.

Es werden zu halben Preisen befördert:

a) Studierende akademischer Anstalten oder Schüler von Fachschulen und die begleitenden Lehrer
   bei gemeinschaftlich unter deren Leitung unternommenen Ausflügen,

b) Schüler öffentlicher Schulen oder staatlich genehmigter und beaufsichtigter Privatschulen, auch der Fortbildungsschulen, und die begleitenden Lehrer
   bei gemeinschaftlichen unter deren Aufsicht unternommenen Fahrten,

und zwar in beiden Fällen a) und b), wenn mindestens 10 Personen an der Fahrt teilnehmen oder für sie Zahlung geleistet wird und sämtliche Teilnehmer dieselbe Wagenklasse benutzen.

Krankenbeförderung:

Für die Beförderung von Kranken gelten in Ostafrika, Togo und Südwestafrika folgende Bestimmungen:

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:19 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Kranke, die mit anderen Personen nicht zusammen untergebracht werden dürfen, und bettlägerige Kranke werden befördert:

in einem Gepäck-, Güter- oder Kleinwagen:
gegen Lösung von drei Fahrkarten III. Klasse für Eingeborene und drei Fahrkarten II. Klasse (in Südwest I. Klasse) für andere Farbige und Weiße;

in einem verfügbaren Teile eines Personenwagens:
gegen Lösung von drei Fahrkarten der betreffenden Klasse.

Mittellose oder wenig bemittelte Kranke der vorerwähnten Art werden auf Antrag zur Heimreise oder bei Reisen zur Aufnahme in Krankenhäusern in einem Gepäck- oder Güterwagen oder in einem verfügbaren Teile eines Personenwagens gegen Lösung einer Fahrkarte III. Klasse für Eingeborene, II. Klasse für andere Farbige und Weiße befördert. Die Begünstigungen werden gewährt auf Grund von amtlichen Bescheinigungen, über die der Tarif das Nähere enthält. Ebenso enthält der Tarif Vorschriften über die Beförderung von Begleitern.

Bestellung ganzer Abteile und ganzer Wagen (§ 4):

Für ein Abteil sind in der Regel so viel Fahrkarten zu bezahlen, als es Plätze enthält. Besondere Bestimmungen enthält der Tarif über Einstellung bahneigener oder privater Personenwagen, sowie von Gepäckwagen.

Die sonstigen Vorschriften (§ 5) betreffen die Verunreinigung von Fahrzeugen und Ausrüstungsstücken und die dafür zu zahlende Gebühr, ferner die erhöhten Fahrpreise für Reisende, die ohne gültigen Fahrschein im Zuge betroffen werden. Diese Bestimmungen sind im wesentlichen denen der deutschen Eisenbahnverkehrsordnung nachgebildet.

Die Mitfahrt in Güterzügen kann nach Ermessen der Eisenbahnverwaltung gestattet werden, wenn der Zug keine Sprengstoffe mit sich führt und der Reisende in einem gedeckten Wagen untergebracht werden kann. Eingeborene können auch in offenen Wagen befördert werden. Die hierfür zu zahlenden Gebühren enthält der Tarif.

In Togo ist ferner noch vorgesehen, daß eine Gebühr von 3 ℳ für die Person erhoben wird, wenn ein Zug auf Antrag von Reisenden außerhalb einer Station zum Aus- oder Einsteigen zum Halten gebracht wird. Wie weit derartigen Anträgen zu entsprechen ist, unterliegt selbstverständlich dem Ermessen der Eisenbahn.

Mitnahme von Traglasten in die III. Klasse (§ 5,3):

In die III. Klasse darf der Reisende eine Traglast bis zu 30 kg Gewicht unentgeltlich mitnehmen. Für Übergewicht über 30 kg ist in Ost-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:19 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

afrika die tarifmäßige Gepäckfracht zu zahlen, wenn die Traglast nicht als Stückgut aufgegeben wird. Gewisse leichtentzündliche, ätzende usw. Gegenstände dürfen nicht mitgenommen werden. In Togo besteht ein besonderer Traglastentarif.

II. Reisegepäck (§ 6).

Außer dem eigentlichen Reisebedarf sind zur Beförderung als Reisegepäck im wesentlichen dieselben Gegenstände zugelassen, die im deutschen Tarif enthalten sind.

In Südwest gilt als Gepäcktarif der Satz von 6 ₰ für 100 kg und das Tarifkilometer, in Togo wird der Frachtsatz auf Grund des gleichen Tarifes nach Entfernungen von je 10 km abgestuft, also zu 60 ₰ bis 10 km, 1,20 ℳ von 11 bis 20 km, 1,80 ℳ von 21 bis 30 km usw., für je 10 km steigend um 60 ₰.

In Ostafrika wird das Reisegepäck nach dem Satze der Stückgutklasse I tarifiert, für die ein Staffeltarif besteht.

Die bei Verlust, Wertminderung oder Beschädigung von Reisegepäck von der Eisenbahn zu leistende Entschädigung ist für die einzelne Sendung auf den Höchstbetrag festgesetzt: in Südwest von 500 ℳ, in Togo von 400 ℳ, in Ostafrika von 200 Rp. = 266,67 ℳ. Die Beschränkung auf diesen Höchstsatz darf indessen nicht geltend gemacht werden, wenn Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn vorliegt.

III. Beförderung von Expreßgut (§ 7).

Diese Abfertigungsart ist zunächst nur in Südwest eingeführt. Für eine Reihe von Landeserzeugnissen des Gartenbaues und der Landwirtschaft, also insbesondere für frische Trauben, Butter, Eier, frisches Fleisch, Gemüse, Gartenfrüchte, Milch und Rahm, Obst, ferner Eis und lebende, frische und geräucherte Fische, Muscheln, Langusten usw. sind 40 ₰ für das Tonnenkilometer, mindestens aber 0,50 ℳ für jede Sendung, für alle übrigen Güter 60 ₰ für das Tonnenkilometer, mindestens aber 1 ℳ für jede Sendung zu zahlen. Die Abfertigung erfolgt auf Gepäckschein.

Auf den Strecken der Otavibahn ist der Expreßgutsatz wesentlich höher.

IV. Beförderung von Leichen.

In Togo wurden früher Leichen von Weißen unentgeltlich befördert, die von Farbigen waren von der Beförderung ausgeschlossen. Dies ist durch den neuen Tarif beseitigt worden. Für auf Frachtbrief aufgegebene Leichen sind jetzt die im Tarif aufgeführten Gebühren zu zahlen.

Begleiter von Leichen haben, wenn sie in Personenwagen Platz nehmen,

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:19 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Fahrkarten der betreffenden Wagenklasse, sonst Fahrkarten der II. Klasse, farbige Begleiter solche der III. Klasse zu lösen.

V. Beförderung lebender Tiere.

In Togo hat die Versendung von lebenden Tieren bisher keinen erheblichen Umfang angenommen. Die gesamten Roheinnahmen daraus belaufen sich bisher auf nur 2 bis 3 000 ℳ im Jahre. Man hat sich daher darauf beschränkt, gewisse Einheitssätze für Pferde usw., Rindvieh und Kälber, und gewisse Mindestsätze einzuführen.

In Ostafrika ist zunächst zu unterscheiden zwischen Stückgutsätzen für die Beförderung einzelner Tiere für das Stück und Kilometer mit Mindestsätzen für das Stück, und zwischen Ladungssätzen für die Beförderung von Tieren in Wagenladungen in einbödigen Wagen für das Kilometer und das Quadratmeter Ladefläche des Wagens. Letztere Sätze sind wie die Gütertarifsätze mit wachsenden Entfernungen in Stufen von je 100 km abgestaffelt. Die Stücksätze sind verschieden für die einzelnen Arten von Tieren, ähnlich wie im deutschen Tarif.

Über die Wagenladungssätze sind gleichfalls die Einzelheiten im Tarif vorgesehen.

Für wilde Tiere ist bei Gestellung eines besonderen Wagens der Ladungssatz zu entrichten. Für kleine Tiere in Käfigen, Kisten, Säcken usw. wird die Fracht nach der Stückgutklasse II berechnet.

Für Südwest, wo der Viehabsatz und die Viehversendung für das ganze Schutzgebiet eine besonders wichtige Rolle spielt, besteht im allgemeinen ein ähnlicher Tarifaufbau wie in Ostafrika mit Stück- und Ladungssätzen, die sich von denen des ostafrikanischen Tarifs etwas unterscheiden.

Dabei besteht die Besonderheit, daß für Großvieh der Ladungssatz den Betrag von 10 ℳ für das Quadratmeter und den ganzen Weg keinesfalls übersteigen darf, wodurch die weiten Entfernungen wesentlich begünstigt werden, denn auf alle Entfernungen von 167 km an gilt der gleiche Frachtsatz von 10 ℳ für das Quadratmeter.

Trotz der recht niedrigen Sätze wurde im Schutzgebiet darüber geklagt, daß es vielfach billiger sei, das Vieh entlang der Bahn zur Küste zu treiben, als es mit der Bahn zu versenden und den Viehtarif zu bezahlen. Um diesen Klagen abzuhelfen, wurde mit Wirkung vom April 1912, unter Beibehaltung des Höchstsatzes von 10 ℳ für den ganzen Frachtweg, der Ladungssatz auf die Hälfte herabgesetzt; die Entfernung, bei der der Höchstsatz von 10 ℳ erreicht wird, ist damit auf $333^1/_3$ km erweitert. Hiernach ergeben sich nunmehr, da z. B. auf der Lüderitzbahn ein Viehwagen 12,5 oder 15,3 qm Ladefläche enthält und in einem Wagen im allgemeinen 6 oder 7 Stück Vieh verladen werden, folgende sehr niedrige Frachtsätze:

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:19 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

auf	für die Wagenladung im ganzen		für ein Stück Großvieh	
	bei 12,5 qm Ladefläche	bei 15,3 qm Ladefläche	bei 12,5 qm Ladefläche	bei 15,3 qm Ladefläche
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
100 km . . .	39	48	6,50	6,90
200 „ . . .	78	96	13,00	13,70
300 „ . . .	117	144	19,50	20,60
400 „ . . .	130	160	21,67	22,90
500 „ . . .	130	160	21,67	22,90
600 „ . . .	130	160	21,67	22,90

Wilde Tiere, für die ein besonderer Wagen zu stellen ist, werden nach dem Ladungssatze für Pferde befördert. Im übrigen gelten die Bestimmungen wie im ostafrikanischen Tarif.

VI. Beförderung von Gütern.

Die Einheitlichkeit in der Tarifbildung hat sich im Güterverkehr für die verschiedenen Schutzgebiete noch nicht erreichen lassen. Insbesondere sind der Otavibahn in Südwest bei ihrer Verstaatlichung die auf ihren Linien damals bestehenden Tarife im wesentlichen vertraglich zugesichert worden. Während im übrigen die auf eine erhebliche Herabsetzung der Tarife abzielende Tarifänderung in Südwest noch in der Durchführung begriffen ist, ist für Ostafrika in dem neuen Tarif vom 1. Juni d. J. der Grundsatz der Staffelung in weitestem Umfange für Stückgut und Wagenladungen durchgeführt. Während in Togo wie Südwest zur Vereinfachung der Abfertigung nur zwei Stückgutklassen A und B, aber vier Wagenladungsklassen I, II, III, IV mit festen kilometrischen Sätzen bestehen, sind für Ostafrika für Stückgut und Wagenladungen nunmehr je 5 Klassen mit in 9 Stufen abgestaffelten Sätzen vorgesehen dergestalt, daß sich die Sätze und Staffelstufen der 2., 3., 4. und 5. Stückgutklasse je genau decken mit denen der 1., 2., 3. und 4. Wagenladungsklasse. Die einzelnen Staffelstufen umfassen je 100 km. Die Sätze zeigen eine mit zunehmender Entfernung stark fallende Abstufung. Daneben sind in Ostafrika und Togo, wie eingangs erwähnt, für eine Anzahl einheimischer Erzeugnisse Ausnahmetarife mit festen Höchstsätzen, die von einer bestimmten Entfernung an nicht mehr zunehmen, eingeführt.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:19 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

1. Ostafrika:

auf Entfernungen	anzustoßen an den Satz von	Tarifsätze in Hellern für das tkm					
		Stückgutklasse					—
		I.	II.	III.	IV.	V.	
			Wagenladungsklasse				
		—	I.	II.	III.	IV.	V.
von 1 bis 100 km	—	48	32	24	15	10	6,5
„ 101 „ 200 „	100 km	46,5	30,75	22,75	14	9,25	6
„ 201 „ 300 „	200 „	45	29,5	21,5	13	8,5	5,5
„ 301 „ 400 „	300 „	43,5	28,25	20,25	12	7,75	5
„ 401 „ 500 „	400 „	42	27	19	11	7	4,5
„ 501 „ 600 „	500 „	40,5	25,75	17,75	10	6,25	4
„ 601 „ 700 „	600 „	39	24,5	16,5	9	5,5	3,5
„ 701 „ 800 „	700 „	37,5	23,25	15,25	8	4,75	3
über 800 „	800 „	36	22	14	7	4	2,5

Ferner gelten folgende

Ausnahmetarife	Fracht nach den Sätzen der Wagenladungsklasse	Höchstfracht für die t und den ganzen Frachtweg
1. Kapok und Baumwolle, roh, entkernt, gepreßt in Wagenladungen	III.	60 Rupien
2. Baumwolle und Kapokkerne, Kartoffeln, Maniok, einheimisches Salz für Eingeborene in Wagenladungen	V.	25 „
3. Getreide, Hülsenfrüchte, Landeserzeugnisse als Weizen, Roggen usw., mit Ausnahme von Reis, in Wagenladungen	V.	35 „
4. Reis, Landeserzeugnis, in Wagenladungen	V.	30 „
5. Erdnüsse, Kopra, Palmfrüchte, Sesam in Wagenladungen	IV.	35 „
6. Petroleum in Wagenladungen	III.	—
7. Elfenbein und Elfenbeinwaren als Stückgut Wagenladung: 60 Heller für das tkm.		

Generated on 2019-07-31 15:19 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

2. Togo und Südwest:

	in Pfennigen für das tkm						
	für Stückgut			für Wagenladungen			
	A	B		I.	II.	III.	IV.
Togo	60	30		50	40	20	10
Südwest	40	25		30	15	12	7
Otavibahn	40	30	20	30	20	12	7

Die Einheitssätze für Togo und Südwest sind vorstehend zusammengestellt.

Die Sätze für Südwest sind durchgängig beträchtlich niedriger als die für Togo. Dafür sind aber in Togo noch folgende Ausnahmetarife eingeführt:

Ausnahmetarife	Frachtzahlung nach den Sätzen der Wagenladungsklasse	Höchstfracht für die t und den ganzen Weg
1. Elfenbein und Kautschuk in Stückgut und Wagenladungen . . . 75 ₰ für das tkm Spirituosen in Stückgut und Wagenladungen . 90 „ „ „ „		
2. Palmöl (Landeserzeugnis) in Wagenladungen für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für 6000 kg	II.	bis 120 km 35 ℳ über 120 „ 40 „
3. Kapok, Baumwolle, roh, entkernt, gepreßt, Palmkerne (Landeserzeugnisse) in Wagenladungen mindestens für 2500 kg bei Kapok . . . . . } 4500 „ „ Baumwolle . . . . . } Ladegewicht des Wagens bei Palmkernen	III.	28 „
4. Baumwolle und Kapokkerne (Landeserzeugnisse) in Wagenladungen für das wirkliche Gewicht, mindestens für das Ladegewicht des Wagens	IV.	bis 120 „ 10 „ über 120 „ 12 „
5. Bohnen, Erdnüsse, Mais, Reis, Shi-Nüsse, Jams (Landeserzeugnisse) in Wagenladungen für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für 3500 kg bei Erdnüssen, für das Ladegewicht des Wagens bei den übrigen Gütern	III.	bis 120 „ 8 „ über 120 „ 10 „

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:19 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Ausnahmetarife	Frachtzahlung nach den Sätzen der Wagenladungsklasse	Höchstfracht für die t und den ganzen Weg
6. Rundholz, längsachsig beschlagenes Holz (Landeserzeugnisse) für das wirkliche Gewicht, mindestens für das Ladegewicht des Wagens	IV.	bis 120 „ 5 ℳ über 120 „ 7 „
7. Misahöhewasser als Stückgut und Wagenladung	IV.	—
8. Sand, Kies, Schotter, Straßenbaustoffe, Letorit, Steine bei gleichzeitiger Aufgabe von 6 Wagenladungen . . . 6 ₰ für das tkm		

Elfenbein und Kautschuk ist seinem hohen Wert entsprechend hoch tarifiert; gegenüber den Kosten der früheren Beförderung mit Trägern ist immer noch ein erheblicher wirtschaftlicher Vorteil gewahrt. Auch für Spirituosen ist der Tarif hoch bemessen, um die dem Lande, seiner Bevölkerung und Volkswirtschaft aus dem weiteren Vordringen des Alkohols drohenden Gefahren wirksam zu bekämpfen.

Bei Wagenladungen wird der Frachtberechnung grundsätzlich das Ladegewicht des gestellten Wagens zugrunde gelegt, soweit nicht für gewisse leichte Güter durch Ausnahmetarife oder in der Güterklasseneinteilung besondere Bestimmungen über das zur Berechnung zu ziehende Mindestgewicht getroffen sind. Die Bestimmungen hierüber sind in den einzelnen Kolonien verschieden.

Eilgut: Für Eilgutsendungen, die bis jetzt nur im Tarif für Ostafrika vorgesehen sind, wird bei Stückgut das 1½ fache, bei Wagenladungen das Doppelte der gewöhnlichen Fracht erhoben. Eine Reihe von Landeserzeugnissen des Feld- und Gartenbaus, der Fischzucht und Landwirtschaft usw. werden indes als Eilgut zu den Sätzen des Frachtguts gefahren. Es sind dies: Beeren, Weintrauben, Bier (im Lande hergestellt), Butter, Eier, Eis, Fische (lebend, frisch geräuchert), Fleisch, Wildpret, Geflügel, Gemüse, Kräuter, Kohl, Kürbis, Tomaten, Zitronen, Milch, Rahm, Quark, Obst und Sodawasser. Die zum Schutze der Ladung erforderlichen Mittel, wie Heu, Stroh, Eisbehälter usw., werden frachtfrei befördert und wie Ladegerät behandelt.

Explosionsgefährliche Gegenstände: Wenn bei Versendung explosionsgefährlicher Gegenstände Schutzwagen eingestellt

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:22 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

werden müssen, so werden dafür besondere, in den Tarifen festgesetzte Gebühren erhoben, die in den einzelnen Kolonien verschieden sind.

Für giftige und ätzende Stoffe, Mineralsäuren u. dgl., für Edelmetalle, Kostbarkeiten, Geld, Münzen u. dgl., für sperrige Stückgüter und Gegenstände von mehr als 5 m Länge werden höhere als die gewöhnlichen Frachten erhoben.

Von besonderer Wichtigkeit ist die Güterklasseneinteilung. Nach dem Tarif für Ostafrika gehören

Zur Klasse I:

Edelmetalle, Edelsteine, Kostbarkeiten, Geld, brennbare Flüssigkeiten, Petroleum, Benzin, Äther und dergl., alle explosionsgefährlichen Gegenstände, ferner Elfenbein, Farben, Federn, giftige und ätzende Stoffe, Hörner, Knochen und Zähne von Wild, Spirituosen, Meßinstrumente, Telegraphen- und Telephonapparate, Waffen, Weine (mit Ausnahme von Obst- und Fruchtweinen), Zigarren und Zigaretten.

Zur Klasse II:

Aluminiumwaren, Asbest, Bier (eingeführtes), Bücher, Drucksachen, Bäckerwaren, Butter, Felle und Häute von Wild, eingeführte Fische, Fleisch- und Wurstwaren, Fruchtsäfte, Glaswaren, Gummi, Kaffee, Kakao, Käse, Konserven, Leder und Lederwaren, Metalle und Metallwaren, Milch, Mineralwasser, eingeführte Mühlenfabrikate, Obst- und Fruchtweine, eingeführte Öle, Papier, Polsterwaren, Tafelsalz, Seife, Sirup, Tabak, kleine Tiere, Tonwaren, Wirk- und Webwaren.

Zur Klasse III:

Baracken, Bücher, Zelte, Baumwolle, Bier (Landeserzeugnis), Eisen- und Stahl (soweit nicht in Klasse IV aufgeführt) einschl. Maschinen, zusammengesetzt oder zerlegt; Emaillewaren, Fahrzeuge, Felle und Häute von Vieh, Flachs, Getreide, Glas, Glimmer, Holzwaren, Kapok, Kartoffeln, Korbwaren, Malz, Packhüllen, Pech, Seife (Landeserzeugnis), Seilerwaren, Soda, Stärke, Steinhauerarbeiten, Strohwaren, Umzugsgut, Wachs (Landeserzeugnis).

Zur Klasse IV:

Asphalt, Bimsstein, Braunkohlen, Brot, Butter (Landeserzeugnis), Samli, Dachfilz, Eisen und Stahl in Stab- und Formeisen, Blechen, Röhren, Schienen, Schwellen, Weichen, Drehscheiben, Bauwerks- und Fahrzeugteilen, Draht, Abfällen, Erze, eingeführte Fette, Flachs, Gipsbauplatten, Hanf, Holz, Holzkohlen, Honig, Kaffee, Kakao, (Landeserzeugnis), Koks, Kreide, Mehl, Öle (Landeserzeugnis), Ölfrüchte, indischer Reis, Rohr, eingeführtes Salz für Eingeborene, Sodawasser, Steine (soweit nicht in Klasse V), Steinkohlen, Tabak, Tiere, Ton, roh, gebrannt, Tonwaren (Landeserzeugnis), Zement, Zement- und Betonwaren.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:21 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Zur Klasse V:

Vorwiegend Landeserzeugnisse als: Bäume, Sträucher, Pflanzen, lebende Blumen, Baumwolle, unentkernt, Beeren, Borke, Düngemittel, Eier, Eis, Erde, Kies, Sand, Schotter, Lehm, Feld- und Gartenfrüchte, Fette (Landeserzeugnisse), Fische (desgl.), frisches Fleisch, Getreide und Hülsenfrüchte (Landeserzeugnis), Gras, Häcksel, Heu (desgl.), Holz, Hörner, Kalk, Käse, Kleie, Milch und Rahm, Mühlenfabrikate, Obst, Ölfrüchte, Ölkuchen, Saatgut, Salpeter, Salz, Steine, Stroh, Wasser, Wolle.

Für Togo ist die Gütereinteilung nach eingehender Beratung mit den Kaufleuten ungefähr nach denselben Gesichtspunkten durchgeführt.

Im Anhang zu den Tarifen sind die Nebengebühren (für Vordrucke, Wiegen, Zählen, Verladen, Krangeld, Wagenstandgeld, Deckenmiete usw.) im wesentlichen übereinstimmend für alle Schutzgebiete festgesetzt. Kilometerzeiger, allgemeine Kilometertariftabelle, alphabetisches Verzeichnis der Güter nebst Klasseneinteilung bilden den übrigen Inhalt der Tarife.

Die Fracht ist auf der Abgangsstation im voraus zu bezahlen; es besteht also, abweichend von der Heimat, im allgemeinen [1]) noch Frankaturzwang. In dem neuen Tarif von Togo und Ostafrika und in dem Entwurf für die Kameruner Mittellandbahn ist indessen vorgesehen, daß Frachtüberweisungsverkehr mit Genehmigung des Gouverneurs eingeführt werden kann; dabei würden natürlich zunächst nur die mit weißen Beamten besetzten Stationen hierfür in Frage kommen.

---

[1]) Auf der Otavibahn und der Bahn Swakopmund—Windhuk ist für einige Stationen Frachtüberweisungsverkehr eingeführt.

Generated on 2019-07-31 15:21 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Die belgischen Eisenbahnen

in den Jahren 1909 und 1910.

Die nachstehenden Angaben sind den Berichten des Königlich belgischen Ministers für Eisenbahnen, Post und Telegraphie an die gesetzgebenden Kammern für die Jahre 1909 und 1910 entnommen [1]).

A. Vom Staate betriebene Eisenbahnen.

I. Längenübersicht.

	1909	1910
1. Bahnlänge am Ende des Jahres:		
a) der staatseigenen Eisenbahnstrecken . . . . . km	4 064,68	4 072,04
b) der vom Staate betriebenen Privateisenbahnstrecken . . . . „	244,27	244,27
c) der mitbetriebenen Privateisenbahnstrecken (Verbindungsstrecken und Endstrecken in Bahnhöfen) . . . . . „	13,09	13,99
2. dies ergibt eine Betriebslänge am Ende des Jahres von . . . . . „	4 322,04	4 330,30
hiervon waren zweigleisig . . . . „	2 046,05	2 140,09
im Verhältnis zur Gesamtbetriebslänge . . . . . %	47,34	49,42
3. Betriebslänge im Jahresdurchschnitt . . . . . km	4 319,42	4 329,14
4. von der Betriebslänge am Ende des Jahres dienten nur dem Güterverkehr . . . . . „	243,06	249,15.

[1]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1911 S. 1257 ff.

Generated on 2019-07-31 15:20 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

II. Anlagekapital

der staatseigenen und der gepachteten Bahnstrecken (I. 1 a und b).

	1909	1910
a) am Ende des Jahres . . . . Frcs.	2 545 457 255	2 612 488 997
auf 1 km Bahnlänge . . . „	590 414	605 260
b) im Jahresdurchschnitt . . . . „	2 519 794 339	2 578 973 126
Das durchschnittliche Anlagekapital wurde verzinst mit . . . . . %	3,40	3,80

III. Fuhrpark.

1. Bestand am Ende des Jahres:		
a) α) Lokomotiven . . . . . Stück	4 048	4 177
β) Triebwagen . . . . . „	[1]) 29	[1]) 20
im ganzen . . . . . „	4 077	4 197
auf 1 km Betriebslänge . „	0,94	0,97
Tender . . . . . „	2 888	2 993
b) Personenwagen (eingerechnet die Personenabteile der Triebwagen) . . . . . „	[2]) 7 496	[2]) 7 781
auf 1 km Betriebslänge . „	1,73	1,80
c) Gepäckwagen:		
α) für Personenzüge (eingerechnet 37 (1908) und 34 (1909) mit der Lokomotive verbundene). . . . . „	1 520	1 573
β) für Güterzüge . . . . . „	1 700	1 747
im ganzen . . . . . „	3 220	3 320
auf 1 km Betriebslänge . „	0,75	0,77
d) Postwagen . . . . . „	77	78
auf 1 km Betriebslänge . „	0,02	0,02
e) Güterwagen (auch Arbeitswagen u. dgl.). . . . . „	81 506	83 925
auf 1 km Betriebslänge . „	18,86	19,38
f) Gesamtzahl aller Wagen . . . „	[2]) 92 299	[2]) 95 104
auf 1 km Betriebslänge . „	21,36	21,96

[1]) Außerdem 16 Triebwagen der Straßenbahn Mons—Boussu.
[2]) „ 16 Personenabteile der Triebwagen und 20 Anhängewagen der Straßenbahn Mons—Boussu.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:21 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	1909	1910
g) von der Gesamtzahl der Wagen waren bestimmt:		
für Personenzüge . . . . . Stück	9 997	10 423
für Güter- und Arbeitszüge . „	82 302	84 681
h) außerdem waren Privatgüterwagen in den Wagenpark eingestellt . . . . . „	1 423	1 493
2. Leistungen der Lokomotiven und Triebwagen:		
An eigenen Lokomotiven und Triebwagen standen im Jahresdurchschnitt zur Verfügung . . Stück	3 958	4 140
Von diesen Lokomotiven usw. wurden auf eigenen und fremden Strecken geleistet:		
α) Nutzkilometer	87 065 161	89 853 161
β) Leerfahrtkilometer	6 454 518	6 910 967
γ) Rangierkilometer	19 768 600	20 335 914
im ganzen Lokomotivkm	113 288 279	117 100 045
und zwar:		
auf eigenen Strecken . . . Lkm	112 026 212	115 836 424
„ fremden „ . . . . „	1 262 067	1 263 621
eine Lokomotive usw. leistete im Durchschnitt . . . . . „	28 623	28 285
Auf den eigenen Strecken wurden dagegen geleistet:		
a) Lokomotivnutzkilometer		
in Personenzügen	42 199 298	43 567 010
„ Güterzügen	30 831 075	31 588 805
„ Dienstzügen	652 254	632 016
Zugkilometer	73 682 627	75 787 831
im Vorspanndienst . .	12 650 499	13 477 949
im ganzen Nutzkilometer . . .	86 333 126	89 265 780

[1]) Außerdem 1909 = 493 088 km, 1910 = 493 632 km, die von den elektrischen Triebwagen geleistet wurden.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:21 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	1909	1910
a) Leerfahrtkilometer	6 457 241	6 895 266
b) Rangierkilometer	19 768 600	20 335 914
insgesamt Lokomotivkilometer . . .	112 558 967	116 496 960
und zwar:		
von eigenen Lokomotiven usw. Lkm	112 026 212	115 836 424
„ fremden „ „ „	532 755	660 536
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge kommen . . . . . „	26 059	26 910
3. Leistungen der Wagen:		
Über die Leistungen der Personen- und Gepäckwagen sind in den Berichten keine Angaben enthalten, über die Güterwagen nur das folgende:		
es wurden beladene Güterwagen abgefertigt:		
mit Privatgut . . . . . Stück	5 715 279	5 965 188
„ Dienstgut . . . . . „	619 095	563 581
insgesamt . . . . „	6 334 374	6 528 769.

IV. Verkehr.

1. Personenverkehr.

a) im ganzen.

	1909	%	1910	%
1. Zahl der Reisenden:				
1. Wagenklasse	1 413 995	0,88	1 661 298	0,96
2. „	17 553 494	10,97	19 160 033	11,04
3. „	141 139 683	88,15	152 670 003	88,00
insgesamt . . .	160 107 172	100,00	173 491 334	100,00
außerdem Straßenbahn Mons—Boussu (bei den Durchschnittsberechnungen außer Betracht gelassen)	1 806 070	—	1 821 206	—.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:21 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	1909	%	1910	%
2. Zahl der Personenkilometer				
1. Wagenklasse	87 607 520	2,28	106 652 428	2,48
2. „	656 679 899	17,13	750 811 469	17,43
3. „	3 089 949 651	80,59	3 448 744 296	80,09
insgesamt . .	3 834 237 070	100,00	4 306 208 193	100,00
3. Einnahme				
1. Wagenklasse . . . . . Frcs.	5 702 229	6,39	7 214 772	7,01
2. „ . . . . . „	26 044 819	29,20	30 473 613	29,63
3. „ . . . . . „	57 456 980	64,41	65 163 282	63,36
insgesamt „	89 204 028	100,00	102 851 667	100,00
Außerdem Straßenbahn Mons—Boussu (bei den Durchschnittsberechnungen außer Ansatz gelassen) . . . . . Frcs.	256 502	—	258 314	—.

4. Auf 1 km Betriebslänge kommen:	1909	1910
Reisende	37 067	40 075
Personenkilometer	887 674	994 703
Einnahme . . . . . Frcs.	20 652	21 448.

5. Im Durchschnitt betrugen:

bei Reisen in der	1909 die Beförderungsstrecke km	1909 die Einnahme für 1 Person Frcs.	1909 die Einnahme für 1 Personenkm Cts.	1910 die Beförderungsstrecke km	1910 die Einnahme für 1 Person Frcs.	1910 die Einnahme für 1 Personenkm Cts.
1. Wagenklasse . . .	61,96	4,03	6,51	64,20	4,34	6,76
2. „ . . .	37,41	1,48	3,97	39,19	1,59	4,06
3. „ . . .	21,89	0,41	1,86	22,59	0,43	1,89
insgesamt . .	23,95	0,56	2,33	24,82	0,59	2,39.

b) Auf die einzelnen Gattungen von Fahrkarten verteilt.

1. Zahl der Reisenden:	1909 überhaupt	%	1910 überhaupt	%
auf einfache Fahrkarten	15 074 121	9,42	16 155 389	9,31
„ Rückfahrkarten	49 955 154	31,20	53 376 728	30,77
„ andere Fahrkarten zu ermäßigten Preisen	95 077 897	59,38	103 959 217	59,92
insgesamt . .	160 107 172	100,00	173 491 334	100,00.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:21 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

2. Einnahme aus dem Absatz von	1909 überhaupt	1909 %	1910 überhaupt	1910 %
einfachen Fahrkarten . . . Frcs.	19 490 666	21,85	22 745 702	22,12
Rückfahrkarten . . . . . „	38 204 811	42,83	43 661 404	42,45
anderen Fahrkarten zu ermäßigten Preisen . . . . . „	31 508 551	35,32	36 444 561	35,43
insgesamt „	89 204 028	100,00	102 851 667	100,00.

Die Anzahl der auf jede Fahrkartengattung kommenden Personenkilometer ist im Bericht nicht angegeben.

3. Im Durchschnitt betrugen:

bei Reisen auf	1909 die Beförderungsstrecke km	1909 die Einnahme für 1 Person Frcs.	1910 die Beförderungsstrecke km	1910 die Einnahme für 1 Person Frcs.
einfache Fahrkarten	27,33	1,29	29,34	1,41
Rückfahrkarten	21,80	0,77	23,13	0,82
andere Fahrkarten zu ermäßigten Preisen	24,54	0,33	24,96	0,35
insgesamt . .	23,95	0,56	24,82	0,59.

4. Unter den anderen Fahrkarten zu ermäßigten Preisen sind u. a. die Zeitkarten nachgewiesen. Im einzelnen ist hierüber das folgende angegeben:

	1909	1910
α) Zahl der beförderten Personen auf		
gewöhnliche Zeitkarten	20 042 422	22 566 482
Schülerzeitkarten	4 692 976	4 752 844
Arbeiterzeitkarten	66 214 976	71 866 821
insgesamt	90 950 374	99 186 147
β) durchschnittlich durchfahrene Strecke		
auf gewöhnliche Zeitkarten . . km	39,84	40,17
„ Schülerzeitkarten . . . . „	13,98	13,72
„ Arbeiterzeitkarten . . . . „	18,79	18,79

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:21 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	1909	1910
a) Einnahme für verausgabte:		
gewöhnliche Zeitkarten . . Frcs.	16 743 786	19 534 251
Schülerzeitkarten . . . . . „	691 938	706 819
Arbeiterzeitkarten . . . . . „	8 457 195	9 282 958
insgesamt . . . . „	25 892 919	29 524 028.
c) Bahnsteigkarten.		
1. Verausgabt wurden . . . . . Stück	2 957 049	3 360 730
2. Einnahme . . . . . Frcs.	295 705	336 073.
2. Gepäckverkehr.		
Gewicht des beförderten Gepäcks . t	59 005	65 916
Einnahme . . . . . Frcs.	2 544 156	3 000 502
durchschnittlich Einnahme für 1 t „	43,12	45,52.
3. Güterverkehr.		
1. Beförderte Mengen:		
Stückgut . . . . . t	657 245	707 032
Wagenladungen . . . . . „	54 025 008	58 086 805
Fahrzeuge . . . . . Stück	5 646	6 068
Tiere . . . . . Sendungen	115 363	123 695
darunter Pferde, Fohlen, Ponys, Esel und Maulesel . . . . Stück	78 996	85 774
2. Einnahme für die Beförderung von		
Stückgut . . . . . Frcs.	16 442 144	17 656 577
Wagenladungsgut . . . . . „	164 427 895	177 349 282
Fahrzeugen . . . . . „	184 498	197 689
Tieren . . . . . „	2 654 498	2 839 329
Wertsendungen . . . . . „	258 193	275 730
für 1 t Wagenladungsgut betrug die Einnahme im Durchschnitt „	3,01	3,05
Jede Tonne Wagenladungsgut wurde durchschnittl. befördert km	79,6	80,3.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:21 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Von den Wagenladungsgütern wurden u. a. befördert:

	Versand		Empfang		im ganzen	
	1909	1910	1909	1910	1909	1910
im Binnenverkehr . . t	.	.	.	.	29 132 251	31 188 773
„ Nachbarverkehr . „	2 491 398	2 334 341	2 637 723	2 743 965	5 129 121	5 078 306
„ Verkehr mit Deutschland (ohne Elsaß-Lothringen) „	741 896	698 608	2 295 483	2 513 819	3 037 379	3 212 427
Elsaß-Lothringen u. Luxemburg . . . „	1 445 146	1 530 678	2 174 501	2 318 449	3 619 647	3 849 127
Österreich-Ungarn . „	16 197	18 637	17 264	14 315	33 461	32 952
Frankreich . . . . „	4 238 850	4 766 875	1 428 425	1 803 896	5 667 275	6 570 771
der Schweiz . . . „	117 842	102 721	11 144	11 080	128 986	113 801
den Niederlanden . „	905 668	797 518	496 297	574 135	1 401 965	1 371 653
Italien. . . . . „	36 733	36 154	19 822	23 976	56 555	60 130
England . . . . . „	.	. .	1 056	1 603	1 056	1 603
Rußland . . . . . „	684	342	10	10	694	352
im Durchgangsverkehr „	.	.	.	.	331 463	357 818.

V. Betriebsergebnisse.

1. Einnahmen.

	1909		1910	
	Frcs.	%	Frcs.	%
a) aus dem Personen- und Gepäckverkehr				
für verausgabte Fahrkarten	89 460 530	31,79	103 109 981	33,33
„ „ Bahnsteigkarten . . .	295 705	0,11	336 073	0,11
„ Gepäckbeförderung	2 544 156	0,90	3 000 502	0,97
zusammen a)	92 300 391	32,80	106 446 556	34,41
b) aus dem Güterverkehr	183 967 227	65,38	198 318 607	64,12
Verkehrseinnahmen im ganzen	276 267 618	98,18	304 765 163	98,53
c) sonstige Einnahmen	5 111 803	1,82	4 550 347	1,47
Gesamteinnahme	281 379 421	100,00	309 315 510	100,00.

Generated on 2019-07-31 15:21 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

	1909	1910
Von den Verkehrseinnahmen kommen:		
auf den Binnenverkehr . . . . . %	63,05	61,71
„ „ Nachbarverkehr . . . . „	9,78	9,74
„ „ Durchgangsverkehr . . . „	27,17	28,55
2. Betriebsausgaben:		
insgesamt . . . . . Frcs.	190 535 035	202 710 481
in Prozenten der Einnahmen . . %	67,71	65,54
3. Betriebsüberschuß:		
insgesamt . . . . . Frcs.	90 844 386	106 605 029
in Prozenten der Einnahmen . . %	32,29	34,46
„ „ des Anlagekapitals . „	3,40	3,80

4. Durchschnittsergebnisse.

Im Durchschnitt kommen:	auf 1 km durchschn. Betriebslänge		auf 1 Zugkm (ohne Dienstzüge)	
	1909	1910	1909	1910
von den Einnahmen . . . Frcs.	65 143	71 450	3,83	4,09
„ „ Ausgaben . . . „	44 111	47 305	2,59	2,71
vom Überschuß . . . . . „	21 032	24 145	1,24	1,38.

VI. Beamte und Arbeiter.

	1909	1910
Am Ende des Jahres waren vorhanden:		
Beamte und Angestellte	10 327	10 414
Unterbeamte und Gehilfen	3 016	3 154
Arbeiter	54 130	55 600
insgesamt	67 473	69 168
auf 1 km Betriebslänge	15,61	15,97

VII. Unfälle.

1. Zahl der vorgekommenen Zugunfälle:		
bei Personenzügen	60	62
„ Güterzügen	65	86
insgesamt	125	148
davon kommen auf:		
100 km durchschnittliche Betriebslänge	2,89	3,42
1 000 000 Lokomotivkilometer	1,11	1,27

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:21 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

2. Zahl der beim Eisenbahnbetrieb getöteten oder verletzten Personen (ohne die Selbstmörder)	1909		1910	
	getötet	verletzt	getötet	verletzt
a) Reisende:				
bei Zugunfällen	.	212	1	46
„ sonstigen Unfällen .	6	253	10	309
insgesamt . .	6	465	11	355
es kommen daher auf 1000000 beförderte Reisende. . .	0,04	2,90	0,06	2,05
b) Bahnbedienstete:				
bei Zugunfällen	.	59	2	64
bei sonstigen Unfällen .	42	454	69	430
insgesamt . .	42	513	71	494
es kommen daher auf je 1 000 000 Zugkilometer . .	0,57	6,96	0,94	6,52
c) fremde Personen insgesamt	23	82	38	77
im ganzen a—c . .	71	1060 [1]	120	926 [1]
	1131 [1]		1046 [1]	
es kommen daher auf je 1 000 000 Zugkilometer . .	15,35		13,80	
außerdem Selbstmörder usw.	26	3	32	4.

B. Von Gesellschaften betriebene Privateisenbahnen.

I. Längen.

	1909	1910
Die Betriebslänge betrug am Ende des Jahres . . . . . km	387,46	391,42
davon waren zweigleisig . . . . „	150,05	162,62
= %	38,73	41,60
Dem Personen- und Güterverkehr dienten . . . . . km	386,21	387,86
während ausschließlich für den Güterverkehr . . . . . „	1,25	3,56
bestimmt waren.		

[1]) In der Gesamtzahl der Verletzten sind 895 (1909) und 709 (1910) leicht Verletzte (Contusionnés) mitenthalten. Werden diese Personen, wie in der deutschen Statistik, außer Betracht gelassen, dann ergeben sich für 1909 = 165, für 1910 = 217 Verletzte und insgesamt 236 und 337 Verunglückte. Auf 1 000 000 Zugkilometer kommen hiervon 3,13 und 4,45 Personen.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:21 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	1909	1910
Von der Gesamtbetriebslänge lagen:		
in Belgien . . . . . km	345,88	349,49
im Ausland . . . . . „	41,58	41,93

Die Betriebslänge im Jahresdurchschnitt war in beiden Jahren gleich der Länge am Ende des Jahres.

II. Anlagekapital.

Hierüber gibt der Bericht keine Auskunft.

III. Fuhrpark.

	1909	1910
Am Ende des Jahres waren im Bestand:		
Lokomotiven . . . . . Stück	245	245
auf 1 km Betriebslänge . . . „	0,63	0,63
Tender . . . . . „	156	155
auf 1 km Betriebslänge . . . „	0,40	0,40
Personenwagen . . . . . „	293	326
auf 1 km Betriebslänge . . . „	0,75	0,83
Gepäckwagen . . . . . „	166	165
auf 1 km Betriebslänge . . . „	0,42	0,42
Güterwagen (auch Arbeitswagen u. dgl.) . . . . . „	7 773	7 764
auf 1 km Betriebslänge . . . „	20,05	19,84
Gesamtzahl aller Wagen . . . . „	8 232	8 255
auf 1 km Betriebslänge . . . „	21,22	21,09
2. Leistungen der Lokomotiven und Triebwagen:		
An eigenen Lokomotiven und Triebwagen standen im Jahresdurchschnitt zur Verfügung . . . . Stück	247	245
Von diesen Lokomotiven usw. wurden an Zugkilometern geleistet:		
in Personenzügen . . . . . Zugkm	2 748 427	2 868 654
„ gemischten Zügen . . . . „	490 325	478 015
„ Güterzügen . . . . . „	1 872 359	1 989 382
insgesamt . . . . „	5 111 111	5 336 051
von 1 Lokomotive usw. durchschnittlich . . . . . „	20 693	21 780

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:21 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	1909	1910
Auf eigene Strecke kamen von diesen Leistungen . . . . . Zugkm	5 069 267	5 293 747
oder auf 1 km Betriebslänge . „	13 080	13 524
Auf fremde Strecken . . . . . „	41 844	42 304.

Die Leistungen im Rangierdienst sowie in Dienstzügen usw. sind im Bericht nicht erwähnt. Auch über die Leistungen der Wagen findet sich darin keine Angabe.

IV. Verkehr.

1. Personenverkehr.

	1909	%	1910	%
Zahl der Reisenden:				
1. Wagenklasse	399 759	2,42	424 883	2,39
2. „	2 335 597	14,16	2 546 488	14,34
3. „	13 762 696	83,42	14 785 751	83,27
insgesamt . .	16 498 052	100,00	17 757 122	100,00.

Die Zahl der zurückgelegten Personenkilometer ist im Bericht nicht angegeben.

Einnahme:				
1. Wagenklasse	709 297	10,17	793 771	10,59
2. „	1 719 455	24,67	1 954 587	26,07
3. „	4 541 979	65,16	4 748 864	63,34
insgesamt . .	6 970 731	100,00	7 497 222	100,00.

Auf 1 km durchschnittliche Betriebslänge kommen:	1909	1910
Reisende . . . . . Anz.	42 580	45 353
Einnahme . . . . . Frcs.	17 991	19 154
Von den Einnahmen kommen auf je einen Reisenden durchschnittlich:		
1. Wagenklasse . . . . . Frcs.	1,77	1,86
2. „ . . . . . „	0,74	0,77
3. „ . . . . . „	0,33	0,32
insgesamt . . . . „	0,42	0,42.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:21 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

2. Gepäckverkehr.

Es wurden befördert:	1909	1910
a) nach dem Mindesttarif . Gep.-Stck.	10 494	10 804
b) „ „ Gewichtstarif . . . t	12 033	13 775
und dafür insgesamt vereinnahmt . . . . . Frcs.	355 360	370 279.

3. Güterverkehr.

Es wurden befördert:		
Stückgut nach dem Gewichtstarif . t	88 226	100 202
außerdem nach dem Mindesttarif Stück	83 652	77 288
Wagenladungsgut . . . . . t	16 976 616	18 089 072
außerdem nach dem Mindesttarif Sdgn.	13 561	14 892
Fahrzeuge . . . . . Stück	2 459	4 249
Wertsendungen . . . . . Sdgn.	98 201	97 338
Tiere . . . . . „	5 331	5 060
und (auf der Nordbahn) . . . . Stück	15 150	15 450

Einnahme für Beförderung von:	1909	%	1910	%
Stückgut . . . . . Frcs.	1 858 437	9,55	1 968 930	9,46
Wagenladungsgut . . . . „	17 467 059	89,80	18 703 364	89,85
Fahrzeugen . . . . . „	17 073	0,09	39 918	0,19
Tieren . . . . . „	90 984	0,47	85 607	0,41
Wertsendungen . . . . . „	17 838	0,09	19 459	0,09
insgesamt „	19 451 391	100,00	20 817 278	100,00.

Generated on 2019-07-31 15:21 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

V. Betriebsergebnisse.

	1909		1910	
1. Einnahmen		%		%
a) aus dem Personen- und Gepäckverkehr:				
für Personenbeförderung . Frcs.	6 970 731	23,63	7 497 222	23,48
„ Gepäckbeförderung . „	355 360	1,20	370 279	1,16
insgesamt „	7 326 091	24,83	7 867 501	24,64
b) aus dem Güterverkehr . . „	19 451 391	65,94	20 817 278	65,23
Verkehrseinnahmen im ganzen . . . . . „	26 777 482	90,77	28 684 779	89,87
c) sonstige Einnahmen . . . „	2 724 058	9,23	3 233 380	10,13
Gesamteinnahme „	29 501 540	100,00	31 918 159	100,00
2. Ausgaben:				
insgesamt . . . . . „	12 923 238	—	13 182 789	—
in Prozent der Einnahmen . %	—	43,81	—	41,30
3. Überschuß:				
insgesamt . . . . . Frcs.	16 578 302	—	18 735 370	—
in Prozent der Einnahmen . %	—	56,19	—	58,70.

4. Durchschnittsergebnisse.	1909		1910	
Im Durchschnitt kommen:	auf 1 km durchschn. Betriebslänge	auf 1 Zugkm	auf 1 km durchschn. Betriebslänge	auf 1 Zugkm
von den Einnahmen . . Frcs.	76 141	5,77	81 544	5,98
„ „ Ausgaben . . „	33 354	2,53	33 679	2,47
vom Überschuß . . . „	42 787	3,24	47 865	3,51.

VI. Beamte und Arbeiter.

Am Ende des Jahres waren vorhanden:	1909	1910
Beamte und Angestellte	1 110	1 146
Unterbeamte, Gehilfen und Arbeiter . .	3 473	3 572
insgesamt	4 583	4 718
auf 1 km Betriebslänge . .	11,83	12,05.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:21 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

VII. Unfälle.

Über die Anzahl der vorgekommenen Betriebsunfälle ist in dem Bericht nichts enthalten. Dagegen gibt er über die beim Betrieb verunglückten Personen Auskunft, die in folgendem wiedergegeben wird:

Zahl der beim Eisenbahnbetrieb getöteten oder verletzten Personen (einschließl. Selbstmörder usw.):	1909		1910	
	getötet	verletzt	getötet	verletzt
a) Reisende:				
bei Zugunfällen	.	.	.	.
bei sonstigen Unfällen	.	11	.	4
insgesamt . .	.	11	.	4
auf 1 000 000 beförderte Reisende . .	.	0,67	.	0,23
b) Bahnbedienstete:				
bei Zugunfällen	.	.	.	.
bei sonstigen Unfällen	4	35	6	41
insgesamt . .	4	35	6	41
auf 1 000 000 Zugkilometer	0,78	6,85	1,12	7,68
c) fremde Personen insgesamt	10	10	10	4
im ganzen a—c . .	14	56	16	49
	70 [1]		65 [1]	
. auf 1 000 000 Zugkilometer	13,81		12,18.	

[1]) In der Gesamtzahl der Verletzten sind 34 (1909) und 26 (1910) leicht Verletzte (Contusionnés) mitenthalten. Werden diese Personen, wie in der deutschen Statistik, außer Betracht gelassen, dann ergeben sich für 1909 = 22, für 1910 = 23 Verletzte und insgesamt 36 und 39 Verunglückte. Auf 1 000 000 Zugkilometer kommen hiervon 7,10 und 7,31 Personen.

Generated on 2019-07-31 15:21 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Die Königlich ungarischen Staatsbahnen

im Jahre 1910.[1])

Von

Eisenbahninspektor **Rudolf Nagel.**

Die von der Königlich ungarischen Staatseisenbahnverwaltung betriebenen Strecken hatten am Ende des Jahres 1909 eine Betriebslänge von . . . . . 17 298,021 km.

Hiervon kamen:

auf die Eigentumslinien	8 129,840	„
„ „ in Betrieb genommenen Anschlußbahnen	182,877	„
„ „ auf Rechnung des Staates verwalteten Privatbahnen	298,249	„
auf die gegen Vergütung der Selbstkosten betriebenen Lokalbahnen	8 687,055	„ .

Das Bahnnetz ist durch Neueröffnung bei den Eigentumslinien um 43,940 km, ferner bei den gegen Vergütung der Selbstkosten betriebenen Lokalbahnen um 347,321 km, zusammen sonach um 391,261 km gewachsen. Diese Vermehrung sowie die Berichtigung der Längen mehrerer Linien ergibt, daß am Ende des Betriebsjahres 1910 die Gesamtbetriebslänge der ungarischen Staatsbahnen sich auf 17 753,348 km belief. Im Jahresdurchschnitt waren 17 476,264 km Bahnen im Betrieb gegenüber 16 937,040 im Jahre 1909.

---

[1]) Die Angaben sind dem Bericht der Direktion der Königlich ungarischen Staatsbahnen über die Betriebsergebnisse im Jahre 1910 entnommen. (Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1911, S. 1004 ff.)

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:21 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die Anzahl der Personen-, Post-, Gepäck- und Gepäckbeiwagen, Motor- und Motorbeiwagen ist auf 10 001 Stück [1]) angewachsen (9 483) [2]), also um 518 gestiegen.

Die Beschaffungskosten der Personen- und Gepäckwagen betrugen 164 458 538,07 Kr.

Die Anzahl der Güterwagen ist auf 76 316 Stück gestiegen (74 696), hat sich also um 1 620 Stück vermehrt, ihre Beschaffungskosten betrugen 280 741 184,02 Kr.

Der Bestand an Lokomotiven betrug am Ende des Jahres 1910: 3 214 Stück (2 984), der Bestand an Tendern 2 263 (2 138). Die Lokomotiven wurden um 230 Stück, die Tender um 125 Stück vermehrt.

Die Beschaffungskosten beliefen sich auf 213 541 811,32 Kr. Außerdem waren am Ende des Berichtsjahres 133 Schneepflüge (132) und 2 Schneeschaufelmaschinen (2) vorhanden, deren Beschaffungskosten 898 663,94 Kr. betrugen.

Die eigenen Lokomotiven haben folgende Leistung verrichtet:

bei	1909		1910	
	Zugkm	%	Zugkm	%
Eilzügen	9 541 577	10,14	9 570 058	9,82
Personenzügen	28 269 939 [3])	29,93	30 646 687 [3])	31,47
gemischten Zügen	13 801 873	14,60	14 507 081	14,90
Last- und Militärzügen	41 492 169	43,93	41 297 710	42,41
Dienstgüterzügen	1 326 774 [4])	1,40	1 359 028 [4])	1,40
somit zusammen . .	94 432 332 [5])	100,00	97 380 564 [5])	100,00

Weiter versahen die Lokomotiven folgenden Dienst:

---

[1]) Am Ende des Jahres 1910 waren 19 Motorwagen II./III. Klasse, 34 Motorwagen III. Klasse, ferner 12 Motorbeiwagen II./III. Klasse und 4 Motorbeiwagen III. Klasse vorhanden.

[2]) Die in Klammern stehenden Zahlen stellen die Ergebnisse des Jahres 1909 dar.

[3]) Hiervon mit Motorwagen 753 620 Zugkm (1 141 646).

[4]) „ „ „ 11 313 „ (16 624).

[5]) „ „ „ 764 933 „ (1 158 270).

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:22 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	1909	1910
	km	
mit Vorspann- und Verschublokomotiven	2 467 414	2 291 320
Leer- und Probefahrten	6 356 246	6 687 312
Verschubstunden: 1909 = 2 401 686 zu 4,5 Zugkm 1910 = 2 465 534 „ 4,5 „ Dampfhaltestunden: 1909 = 755 190 „ 1,5 „ 1910 = 818 796 „ 1,5 „	11 940 373 [1]	12 323 095 [1]
mit ungeheizten Lokomotiven	1 196 032 [2]	1 263 111 [2]
somit zusammen . .	21 960 065 [3]	22 564 838 [3]

Die Gesamtleistung beläuft sich auf 119 945 402 Lokomotivkilometer (116 392 397), wovon 119 153 542 auf die Lokomotiven (115 200 322) und 791 860 auf die Motorwagen (1 192 075) kommen.

Gefahren wurden 27 325 618 000 Bruttotonnenkm (26 098 933 000), davon 27 304 389 000 mit Lokomotiven (26 066 394 000) und 21 229 000 mit Motorwagen (32 539 000).

Die Leistung der Wagen ist aus nachstehendem ersichtlich:

Bezeichnung der Linien und der Wageneigentümer	Gattung der Wagen	Wagenachskilometer im Jahre 1909	Wagenachskilometer im Jahre 1910
Auf den eigenen Linien:			
eigene	Personen- und Postwagen .	827 690 622 [4]	909 191 579 [4]
fremde	„ „ „ .	114 046 142 [5]	117 232 816 [5]
eigene	Last- und Kondukteurwagen	2 410 130 033 [6]	2 498 739 608 [6]
fremde	„ „ „	494 205 772 [7]	465 080 756 [7]
Auf fremden Linien:			
eigene	Personen- und Postwagen .	29 995 410	33 213 470
eigene	Last- und Kondukteurwagen	467 526 478	420 763 360

[1]) Hiervon mit Motorwagen 7 294 km (6 155).
[2]) „ „ „ 19 633 „ (27 650).
[3]) „ „ „ 26 927 „ (33 805).
[4]) Hiervon kommen auf Motorbetrieb 3 372 499 Wagenachskm (4 880 898)
[5]) „ „ „ „ 145 234 „ (145 382)
[6]) „ „ „ „ 149 818 „ (116 396)
[7]) „ „ „ „ — „ —

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:23 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Generated on 2019-07-31 15:22 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr haben sich — nach Abzug der Transportsteuern und der Stempelgebühren — auf den Eigentumslinien der ungarischen Staatsbahnen und auf den für Rechnung des Staates verwalteten Bahnen folgendermaßen gestaltet:

Zuggattung	Wagenklasse	Einnahme im allgemeinen Kronen		%		Einnahme von einem Reisenden Heller		Einnahme für ein Personenkm Heller	
		1909	1910	1909	1910	1909	1910	1909	1910
Eilzüge	I	4 412 906,11	5 070 089,00	19,04	19,60	1 307	1 325	6,46	6,59
	II	18 548 961,32	20 420 742,20	80,02	78,95	611	618	4,37	4,46
	III	217 162,71	375 598,40	0,94	1,45	169	213	3,00	3,11
zusammen		23 179 030,14	25 866 429,60	100,00	100,00	662	670	4,64	4,73
Personen- und gemischte Züge	I	1 399 999,79	1 666 835,40	2,68	2,89	354	370	5,59	5,72
	II	12 244 287,23	13 597 164,52	23,47	23,61	176	177	3,68	3,75
	III	38 539 346,33	42 336 420,07	73,85	73,50	80	79	3,25	2,29
zusammen		52 183 633,35	57 600 419,99	100,00	100,00	94	93	2,52	2,57
Sämtliche Züge	I	5 812 905,90	6 736 924,40	7,43	7,80	794	809	6,23	6,35
	II	30 793 248,55	34 017 906,72	39,34	39,36	308	309	4,07	4,14
	III	38 756 509,04	42 712 018,47	49,52	49,42	80	79	2,25	2,29
zusammen Zivil		75 362 663,49	83 466 849,59	96,29	96,58	128	128	2,93	2,99
Militär		2 905 413,13	2 953 178,55	3,71	3,42	177	176	1,58	1,58
zusammen		78 268 076,62	86 420 028,14	100,00	100,00	129	128	2,84	2,90

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Es wurde sonach aus der Beförderung von Zivilreisenden eine

Einnahme von . . . . . 83 466 849,59 Kr.
erzielt, was gegen das Jahr 1909 mit . . . . . 75 362 663,49 „
eine Mehreinnahme von . . . . . 8 104 186,10 „
= 10,75 % bedeutet.

Die Einnahme betrug gegen das Vorjahr:

bei den Eilzügen in der

I. Wagenklasse	+ 657 183 Kr.	= + 14,89 %,
II. „	+ 1 871 781 „	= + 10,09 „
III. „	+ 158 435 „	= + 72,96 „
zusammen	+ 2 687 399 Kr.	= + 11,59 %,

1	2	3	4	5
Zuggattung	Wagenklasse	Anzahl der beförderten Reisenden		%
		1909	1910	1909
Eilzüge	I	337 534	382 728	9,63
	II	3 038 301	3 304 229	86,71
	III	128 191	176 558	3,66
zusammen		3 504 026	3 863 515	100,00
Personen- und gemischte Züge	I	395 015	450 130	0,71
	II	6 961 858	7 696 102	12,53
	III	48 227 689	53 643 463	86,76
zusammen		55 584 562	61 789 695	100,00
Sämtliche Züge	I	732 549	832 858	1,21
	II	10 000 159	11 000 331	16,47
	III	48 355 880	53 820 021	79,62
zusammen Zivil		59 088 588	65 653 210	97,30
Militär		1 641 476	1 677 942	2,70
zusammen		60 730 064	67 331 152	100,00

Generated on 2019-07-31 15:22 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

bei den Personen- und gemischten Zügen in der

I. Wagenklasse	+ 266 836 Kr.	= + 19,06 %,
II. „	+ 1 352 877 „	= + 11,05 „
III. „	+ 3 797 074 „	= + 9,85 „
zusammen	+ 5 416 787 kr.	= + 10,38 %.

Über die Anzahl der beförderten Reisenden und der von ihnen zurückgelegten Kilometer gibt die nachfolgende Tabelle Aufschluß:

6	7	8	9	10	11	12
%	Der von den Reisenden zurückgelegte Weg in km		%		Weg eines Reisenden in km	
1910	1909	1910	1909	1910	1909	1910
9,91	68 263 155	76 977 643	13,66	14,07	202	201
85,52	424 064 567	458 019 403	84,89	83,72	140	139
4,57	7 233 064	12 076 028	1,45	2,21	56	68
100,00	499 560 786	547 073 074	100,00	100,00	143	142
0,73	25 065 755	29 157 606	1,21	1,30	63	65
12,45	332 575 957	362 854 661	16,06	16,18	48	47
86,82	1 713 408 558	1 850 438 866	82,73	82,52	36	34
100,00	2 071 050 270	2 242 451 133	100,00	100,00	37	36
1,24	93 328 910	106 135 249	3,39	3,57	127	127
16,34	756 640 524	820 874 064	27,47	27,58	76	75
79,93	1 720 641 622	1 862 514 894	62,47	62,58	36	35
97,51	2 570 611 056	2 789 524 207	93,33	93,73	44	42
2,49	183 742 510	186 587 675	6,67	6,27	112	111
100,00	2 754 353 566	2 976 111 882	100,00	100,00	45	44

Generated on 2019-07-31 15:22 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Hiernach hat die Anzahl der Zivilreisenden

im Jahre 1910	65 653 210	Personen,
„ „ 1909	59 088 588	„

betragen, es sind daher im Berichtsjahre 6 564 622 Personen oder 11,11 % mehr befördert worden.

Die Anzahl der Reisenden betrug gegen das Vorjahr:

bei den Eilzügen:

in der I. Wagenklasse . .	+ 45 194 Personen	= + 13,39	%,
„ „ II. „ . .	+ 265 928 „	= + 8,75	„
„ „ III. „ . .	+ 48 367 „	= + 37,73	„
Zusammen .	+ 359 489 Personen	= + 10,26	%.

bei den Personen- und gemischten Zügen:

in der I. Wagenklasse .	+ 55 115 Personen	= + 13,95	%,
„ „ II. „ .	+ 734 244 „	= + 10,55	„
„ „ III. „ .	+ 5 415 774 „	= + 11,23	„
Zusammen	+ 6 205 133 Personen	= + 11,16	%.

Die Anzahl Personenkilometer betrug gegen das Vorjahr:

bei den Eilzügen:

in der I. Wagenklasse .	+ 8 714 488 Personenkm	= + 12,77	%,
„ „ II. „ .	+ 33 954 836 „	= + 8,01	„
„ „ III. „ .	+ 4 842 964 „	= + 66,96	„
Zusammen	+ 47 512 288 Personenkm	= + 9,51	%,

bei Personen- und gemischten Zügen:

in der I. Wagenklasse	+ 4 091 851 Personenkm	= + 16,32	%,
„ „ II. „	+ 30 278 704 „	= + 9,10	„
„ „ III. „	+ 137 030 308 „	= + 8,00	„
Zusammen	+ 171 400 863 Personenkm	= + 8,28	%.

Die Einnahme für ein Personenkilometer betrug:

bei Eilzügen	4,73 (4,64) Heller,
„ Personen- und gemischten Zügen	2,57 (2,52) „ ,
„ sämtlichen Zügen zusammen . .	2,99 (2,93) „ .

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr haben sich seit dem Jahre 1888 — dem letzten vor Einführung des Zonentarifs — folgendermaßen gestaltet:

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:22 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Jahr	Roheinnahme (einschließlich Transportsteuer und Stempel) in Kronen					Roheinnahme auf ein Bahnkilometer in Kronen				
	zusammen	dem Vorjahre gegenüber + mehr, — weniger		dem Jahre 1888 gegenüber + mehr, — weniger		im allgemeinen	dem Vorjahre gegenüber + mehr, — weniger		dem Jahre 1888 gegenüber + mehr, — weniger	
	Kronen	Kronen	%	Kronen	%	Kronen	Kronen	%	Kronen	%
1888	28 399 200	—	—	—	—	4 070	—	—	—	—
1889	30 239 800	+1 840 600	+ 7	+ 1 840 600	+ 7	4 156	+ 86	+ 2	+ 86	+ 2
1910	100 893 200	+8 462 500	+ 9	+72 494 000	+255	11 690	+ 772	+ 7	+7 620	+187

Die Steigerung des Personenverkehrs seit dem Jahre 1888 ist aus nachstehender Zusammenstellung ersichtlich, wobei zu bemerken ist, daß in den Angaben für das Jahr 1888 der Personenverkehr der seitdem verstaatlichten Eisenbahnen mit einbegriffen ist:

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Jahr	Durchschnittliche Länge der Linien in km	Längenvermehrung dem Jahre 1888 gegenüber		Anzahl der beförderten Personen			Anzahl der beförderten Personen auf das Bahnkm		
				zusammen	dem Jahre 1888 gegenüber + mehr, — weniger		im allgemeinen	dem Jahre 1888 gegenüber + mehr, — weniger	
		km	%		Personen	%	Personen	Personen	%
1888	7 010	—	—	9 140 100	—	—	1 306	—	—
1889	7 276	266	4	13 151 700	+ 4 011 600	+ 44	1 808	+ 502	+ 39
1910	8 631	1 621	23	65 653 200	+56 513 100	+ 618	7 607	+6 301	+482

Während somit die Länge des Netzes von 7 010 km auf 8 631 km, also um 23,0 % gestiegen ist, ist die Anzahl der beförderten Personen für das Bahnkilometer von 1 306 auf 7 607 angewachsen und hat somit um 482 % zugenommen. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr haben sich jedoch nur um 187 % gehoben.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:22 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die Einnahmen aus der Gepäckbeförderung haben im Berichtsjahre 1910 den Betrag von . . . 2 226 928,93 (2 046 397,10) Kr. ergeben.

Es wurden 82 509 (75 890) t Gepäck befördert und 10 198 715 (9 384 971) tkm gefahren.

Der Weg, den das Gepäck im Durchschnitt zurücklegte, war 124 (124) km und hat sonach dem Vorjahre gegenüber keine Änderung erfahren.

Die Einnahme für die Tonne Gepäck betrug . . 26,99 (26,97) Kr.

Die Einnahme für das Tonnenkilometer . . . . 0,22 (0,22) h.

Die beförderte Gepäckmenge hat eine Zunahme um 6 619 t = 8,72 % erfahren und die Einnahme aus der Gepäckbeförderung eine Zunahme von 180 531,83 Kr. = 8,82 %.

Aus dem Güterverkehr ergab sich im Berichtsjahre:

eine Gesamteinnahme von . . 245 539 859,37 (221 479 127,48) Kr.,
wovon auf den Eilgutverkehr 12 772 566,47 (10 786 663,11) ,,
,, ,, ,, Frachtgutverkehr 232 767 292,90 (210 692 464,37) ,,

kommen.

Es wurden befördert:

an Eilgütern	477 187 (	467 876) t,
,, Frachtgütern	31 710 540 (	29 339 077) ,,
somit im ganzen . . .	32 187 727 (	29 806 953) t.

Die Tonnenkilometer betrugen:

bei den Eilgütern	70 749 327 (	68 086 972) tkm,
,, ,, Frachtgütern.	5 396 517 264	(5 017 892 170) ,,
daher zusammen . . .	5 467 266 591	(5 085 979 142) tkm.

Es ergibt sich somit eine Steigerung:

beim Eilgutverkehr um . . . 9 311 t = + 1,99 %,
,, Frachtgutverkehr um . . 2 371 463 ,, = + 8,08 ,,

dem Vorjahre gegenüber.

Die Gesamtsteigerung im Güterverkehr betrug 2 380 774 t = + 7,99 %.

Es kommt auf das Bahnkilometer eine beförderte Gütermenge von . . . . . 3 729 t,
während im Vorjahre auf das Bahnkilometer . . . . . 3 520 t
Frachtgut fielen. Die Steigerung beträgt sonach . . . . . 209 t
für das Bahnkilometer

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:22 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Es betrug die Einnahme für eine Tonne

Eilgut	2 677	(2 305)	Heller,
Frachtgut	734	(718)	,,
Eil- und Frachtgut durchschnittlich	763	(743)	,, .
Die Einnahme für 1 tkm	4,49	(4,35)	,, .

Der von einer Tonne durchschnittlich zurückgelegte Weg war im Jahre 1910:

bei Eilgut	148	(146) km,
,, Frachtgut	170	(171) ,,
von Eil- und Frachtgut zusammen . .	170	(171) ,, .

Die Mehreinnahme aus dem Eilgutverkehr betrug . . . . . 1 985 903 Kr. oder 18,41 %.

Die Steigerung der Einnahmen aus dem Frachtgutverkehr bezifferte sich auf . 22 074 829 ,, ,, 10,48 ,,.

Der Wagenladungsverkehr betrug 29 970 122 t = 94,51 % des gesamten Güterverkehrs.

In den einzelnen Verkehrsgattungen ergeben sich folgende Änderungen bei den Einnahmen gegen das Vorjahr:

beim Personenverkehr (einschließlich Militär) . . .	+ 10,75 %,
,, Gepäckverkehr	+ 8,82 ,,
,, Eilgutverkehr	+ 18,41 ,,
,, Frachtgutverkehr	+ 10,40 ,,
bei den verschiedenen Einnahmen	+ 10,86 ,,.

Die Einnahme im Jahre 1910 betrug:

für 1 Personenkm.	2,90	(2,84)	Heller,
,, 1 Person	128	(129)	,, ,
,, 1 Gepäcktonnenkm	22	(22)	,, ,
,, 1 t Gepäck	2 699	(2 697)	,, ,
,, Gütertonnenkm	4,49	(4,35)	,, ,
,, 1 Bahnkm	39 796,56	(36 674,40)	Kr.,
,, 1 Nutzzugkm	476,0	(437,4)	Heller,
,, 1000 Rohtonnenkm	1 442,3	(1 355,0)	,, ,
,, 100 Wagenachskm	1 008,5	(137,4)	,, .

Die Gesamteinnahmen haben sich nach dem bisher angeführten folgendermaßen gestaltet.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:22 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

1	2	3	4
Einnahmen aus dem	im Berichtsjahre		+ Mehr- — Minder-einnahme gegenüber 1909
	1909	1910	
	Kronen		
Personenverkehr	75 362 663,49	83 466 849,59	+ 8 104 186,10
Militärverkehr	3 206 857,63	3 263 453,67	+ 56 596,04
Gepäckverkehr	2 046 397,10	2 226 928,93	+ 180 531,83
Eilgutverkehr	10 786 663,11	12 772 566,47	+ 1 985 903,36
Frachtgutverkehr	210 391 019,87	232 457 017,78	+ 22 065 997,91
Verschiedenes[1])	33 169 630,80	36 773 525,95	+ 3 603 895,15
zusammen . .	334 963 232,00	370 960 342,39	+ 35 997 110,39

Die Gesamteinnahmen haben sonach dem Vorjahre gegenüber eine

Über die Betriebsausgaben gibt die folgende Tafel[2]) Auskunft:

1	2	3	4
Dienstzweig	Ausgaben in Kronen		sonach im Jahre 1909 + mehr, — weniger als in 1909
	1909	1910	
Zentraldienst.			
Direktion	10 555 431,16	10 879 733,09	+ 324 301,93
Betriebsleitungen	10 169 420,13	10 409 665,56	+ 240 245,43
zusammen . .	20 724 851,29	21 289 398,65	+ 564 547,36
Äußerer Dienst.			
Bahnaufsicht und Bahnerhaltung	47 184 790,81	48 919 417,74	+ 1 734 626,93
Stationsdienst	73 773 167,18	78 480 332,55	+ 4 707 165,37
Zugförderungs-u. Werkstättendienst	96 873 650,55	97 767 803,42	+ 894 152,87
Materialdienst	4 562 415,34	3 459 900,44	— 1 102 514,90
Benutzung von Eisenbahnlinien und Bahnhöfen	5 238 511,08	5 512 870,76	+ 274 359,68
zusammen . .	227 632 534,96	234 140 324,91	+ 6 507 789,95
Umgestaltungen	6 254 570,00	6 254 684,55	— 65,45
Nicht eigentl. Eisenbahnbetriebs- u. außergewöhnliche Ausgaben	15 391 003,02	16 054 845,64	+ 663 842,62
zusammen . .	270 003 139,27	277 739 253,75	+ 7 736 114,48

[1]) Hierunter fallen die für die Führung des Betriebes auf Lokalbahnen

[2]) Bei Berechnung der Einheitssätze wurden die ganze Länge des Netzes

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:22 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
% der Gesamteinnahme		Einnahmen auf 1 Bahnkm Kronen		Einnahmen auf 1 Zugkm Heller		Einnahmen für je 1000 Rohtonnenkm Heller		Einnahmen für je 100 Wagenachskm Heller	
1909	1910	1909	1910	1909	1910	1909	1910	1909	1910
22,50	22,50	4 449,57	4 776,01	81,0	87,2	292,1	309,5	199,0	212,7
0,95	0,88	189,34	186,73	3,4	3,4	12,4	12,1	8,5	8,3
0,61	0,60	120,82	127,43	2,3	2,2	7,9	8,2	5,4	5,7
3,22	3,44	636,87	730,85	11,6	11,6	41,8	47,4	28,5	32,6
62,82	62,67	12 421,95	13 301,30	242,3	226,1	815,3	862,1	555,4	592,3
9,90	9,91	1 958,41	2 104,20	38,4	35,7	128,6	136,4	87,5	93,7
100,00	100,00	19 776,96	21 226,52	387,4	360,0	1 298,1	1 375,7	884,3	945,3

Steigerung um 35 997 110,79 Kr. oder 10,75 % erfahren.

5	6	7	8	9	10	11	12
Einheitssätze							
16 937,040 km	17 476,264	93 041 840 Zugkm	95 765 659	25 803 793 1000 Rohtkm	26 965 071	37 879 165 100 Wagenachskm	39 243 410
für 1 Bahnkilometer Kronen		für 1 Zugkilometer Heller		für 1000 Rohtkm Heller		für 100 Wagenachskm Heller	
1909	1910	1909	1910	1909	1910	1909	1910
623,22	622,54	11,4	11,4	40,9	40,4	27,9	27,7
600,42	595,65	10,9	11,8	39,4	38,6	26,8	26,5
1 223,64	1 218,19	22,3	23,2	80,3	79,0	54,7	54,2
2 785,89	2 799,19	50,7	51,1	182,9	181,4	124,6	124,6
4 355,73	4 490,63	79,3	81,9	285,9	291,0	194,8	200,0
5 719,63	5 594,32	104,1	102,1	375,4	362,6	255,7	249,1
269,38	197,98	4,9	3,6	17,7	12,8	12,1	8,8
309,29	315,44	5,7	5,8	20,3	20,5	13,8	14,1
13 439,92	13 397,61	244,7	244,5	882,2	868,3	601,0	596,6
—	—	—	—	—	—	—	—
908,72	918,67	16,5	16,8	59,6	59,5	40,6	41,0
15 941,58	15 892,37	290,2	290,0	1046,4	1030,0	712,8	707,7

dem Staat gezahlten Vergütungen.
und die auf ihm vollbrachten Leistungen berücksichtigt.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:22 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Das gesamte Anlagekapital belief sich am Ende des Berichtsjahres auf 2 378 622 314,72 Kr.

Hiervon kommen auf:		1909	1910
Bauten	Kr.	1 063 205 079,74	1 076 421 593,48
Ergänzungsarbeiten	„	471 584 747,25	516 262 413,37
Betriebsmittel	„	569 454 029,93	609 821 435,79
Ausrüstungsgegenstände . . .	„	48 589 398,79	50 105 205,18
Zinsen während der Bauzeit . .	„	69 768 979,34	71 470 416,55
Schiffsbetriebsmittel	„	2 243 435,66	2 226 435,66
Linie Csacza—Zwardon	„	4 548 487,37	4 548 487,37
im Bau befindliche Linien . . .	„	9 753 649,59	76 524,44
Anlagen, die aus den Zuschüssen der Lokalbahnen gedeckt werden	„	45 699 381,78	47 689 802,88
Zusammen . . .	Kr.	2 284 847 189,45	2 378 622 314,72
Hinzurechnung der Kursverluste	„	398 269 644,59	407 988 758,17
ergibt ein Anlagekapital von .	„	2 683 116 834,04	2 786 611 072,89
Der Betriebskoeffizient betrug .	%	80,61	74,87

Bei Außerachtlassung der nicht eigentlichen Eisenbahnbetriebs- und außergewöhnlichen Ausgaben betrug der Betriebskoeffizient 70,54 % (76,01 %).

Wenn von den Gesamteinnahmen mit . . . . . 370 960 342,39 Kr.
die Gesamtausgaben im Betrage von . . . . . 277 739 253,75 „
abgezogen werden, ergibt sich ein Betriebsüberschuß
von . . . . . 93 221 088,64 Kr.,
der um 28 260 995,91 Kr. oder 43,50 % größer ist als der Betriebsüberschuß des Vorjahres (1909).

Da die Gesamtanlagekosten nach Abzug der Kosten für die Linie Csacza—Zwardon—Landesgrenze, die von der Kaschau-Oderberger Bahn betrieben wird, und die Kosten der im Bau befindlichen Linien sowie der Investitionen, die aus den Zuschüssen der Lokalbahnen gedeckt wurden, am Ende des Berichtsjahres die Höhe von 2 326 307 500,03 Kr. erreichten, verzinste sich dieses Kapital mit 4,01 % (2,92 %). Mit Berücksichtigung der Kursverluste ergibt sich eine Verzinsung von 3,41 % (2,48 %).

Generated on 2019-07-31 15:22 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Die Betriebsergebnisse der Staatsbahnen und der 5 großen Eisenbahngesellschaften in Frankreich im Jahre 1910[1]).

Nach den Berichten über die Hauptbetriebsergebnisse des Staatsbahnnetzes und der Bahnnetze der 5 großen Gesellschaften für das Jahr 1910 [2]).

I. Staatsbahnnetz.

Betriebsergebnisse.

a) Für das alte Netz:

	1909	1910
Mittlere Betriebslänge [3]) . . . . . km	2 976	2 967
Betriebseinnahme [4]). . . . . Frcs.	61 411 867	63 149 249
Betriebsausgabe . . . . . ,,	48 176 994	52 449 748
Überschuß . . . . . ,,	13 234 863	10 699 501
Mittlere Einnahme [5]):		
für 1 Betriebskm . . . . . ,,	20 698,31	21 283,88
,, 1 Zugkm . . . . . ,,	3,2796	3,2964

[1]) Vgl. Archiv 1911 S. 1231 u. ff. Etwaige Abweichungen gegen die Zahlen früherer Jahre beruhen auf neueren Angaben.

[2]) Die Übersicht über die Betriebsergebnisse der französischen Hauptbahnen für das Jahr 1910 wird veröffentlicht werden, sobald die amtlichen Berichte für das genannte Jahr vorliegen.

[3]) Betriebslänge am Jahresschluß 1910 = 2 967 km (einschließlich 136 km gemeinsame Strecken).

[4]) Ohne Verkehrssteuer (Steuer auf Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr) im Jahre 1909 = 2 466 128 Frcs., im Jahre 1910 = 2 503 988 Frcs.

[5]) Ohne Verkehrssteuer.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:22 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

		1909	1910
Mittlere Ausgabe:			
für 1 Betriebskm	Frcs.	16 237,60	17 677,71
„ 1 Zugkm	„	2,5728	2,7378
Verhältnis von $\frac{\text{Ausgabe}}{\text{Einnahme}}$	%	78,44	83,06
Mittlerer Reinertrag:			
für 1 Betriebskm	Frcs.	4 460,71	3 606,17
„ 1 Zugkm	„	0,6968	0,4586
Anzahl der Betriebsmittel [1]:			
Lokomotiven	Anz.	665	698
Tender	„	617	640
Personenwagen	„	1 754	1 745
Güter- und Dienstwagen	„	16 000	15 999
Beförderte Personen	„	15 349 999	15 505 127
„ Gütertonnen	t	5 960 606	6 254 634
Geleistete Personenkm	Anz.	657 032 950	668 142 690
„ Gütertonnenkm	„	617 362 254	629 413 170
Durchschnittsertrag:			
für 1 Person [2]	Frcs.	1,45	1,45
„ 1 Personenkm	Cts.	3,39	3,36
„ 1 Gütertonne	Frcs.	5,77	5,46
„ 1 Gütertonnenkm	Cts.	5,22	4,81
Durchschnittliche Fahrt:			
einer Person	km	42,8	43,1
„ Gütertonne	„	110,5	113,5
Von der Einnahme kommen:			
auf Personenverkehr	%	32,37	31,80
„ Gepäck- und Eilgutverkehr	„	14,34	14,60
„ Güterverkehr	„	52,46	52,52
„ sonstige Einnahmen	„	0,83	1,08
Von der Ausgabe kommen:			
auf Verwaltungskosten	„	0,66	0,71
„ Betriebsdienst	„	28,72	29,41

[1]) Bestand am Jahresschluß. Außerdem für das Jahr 1910 noch 2 Dampfwagen, 35 fahrbare Hebekrane und 12 Dampfkrane.

[2]) Mit Verkehrssteuer.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:22 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	1909	1910
auf Betriebsmittel und Zugkraft km	34,84	35,02
„ Bahnunterhaltung . . . . . „	16,16	15,27
„ Gemeinschaftsdienst . . . . „	8,35	8,85
„ sonstige Ausgaben (Prämien, Steuern u. dgl.) . . . . . „	11,27	10,74
Geleistet wurden:		
Lokomotivkm . . . . . Anz.	20 067 830	22 744 883
Wagenkm [1]) . . . . . „	323 247 234	325 424 567
Zugkm . . . . . „	18 725 418	19 157 452

Im Personenverkehr kommen:

Durchschnittliche Roheinnahme [2])	1909		1910	
	auf 1 Person	auf 1 Personenkm	auf 1 Person	auf 1 Personenkm
	Frcs.	Cts.	Frcs.	Cts.
auf die I. Klasse	6,62	5,63	6,65	5,63
„ „ II. „	3,56	4,37	3,56	4,36
„ „ III. „	1,25	3,17	1,25	3,15
überhaupt . . .	1,45	3,39	1,45	3,36
ohne Steuer . .	1,30	3,03	1,30	3,01

Von der Gesamtzahl kommen	1909		1910	
	Personen	Einnahme	Personen	Einnahme
	in Prozenten		in Prozenten	
auf die I. Klasse	1,09	4,98	1,09	5,02
„ „ II. „	6,23	15,30	6,26	15,37
„ „ III. „	92,68	79,72	92,65	79,61
überhaupt . . .	100,00	100,00	100,00	100,00

[1]) Von Personen-, Gepäck- und Güterwagen auf eigenen und fremden Strecken.

[2]) Mit Verkehrssteuer.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:22 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die durchschnittliche Fahrt einer Person betrug:	1909	1910
in I. Klasse . . . . . km	117,6	118,0
„ II. „ . . . . . „	81,4	81,6
„ III. „ . . . . . „	39,3	39,6
durchschnittlich . . „	42,8	43,1

Im Gesamtverkehr des Jahres 1910 gegenüber 1909 ergab sich in den Einnahmen:

beim Personenverkehr . . . . . eine Zunahme von 1,02 %,
„ Gepäck- und Eilverkehr . „ „ „ 5,34 „
„ Güterverkehr . . . . . „ „ „ 2,94 „
bei den sonstigen Einnahmen . . „ „ „ 33,93 „
für die Gesamteinnahme . . . . „ „ „ 2,83 „.

Für 1 Zugkm betrugen die Kosten:	1909	1910
für Betriebsdienst . . . . . Frcs.	0,7387	0,8053
„ Betriebsmittel und Zugdienst „	0,8961	0,9587
Die Bahnunterhaltungskosten stellten sich für 1 Bahnkm auf . . . . „	2 749,49	2 828,21

Im Jahre 1910 betrug durchschnittlich:

die Besetzung eines Personenzuges . 34,9 Personen,
„ „ „ Personenwagens 8,4 „
„ Belastung „ Güterzuges . . 37,0 t
„ „ „ Güterwagens . . 2,9 t (beladen und leer)
„ Fahrt einer Lokomotive . . . . 34 443 km
„ „ eines Personenwagens . . 45 986 „
„ „ „ Güterwagens . . . 15 468 „.

Ein Zug hatte durchschnittlich:

4,2 Personenwagen,
12,9 Güterwagen,

zusammen 17,1 Wagen.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:22 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

b) Für das zurückgekaufte Westbahnnetz.

		1909	1910
Mittlere Betriebslänge [1]	km	5 902	5 933
Davon sind Schmalspurbahnen	,,	355	355
Betriebseinnahme [2]	Frcs.	219 341 144	229 646 231
Betriebsausgabe	,,	149 370 520	180 937 448
Mittlere Einnahme [2]:			
für 1 Betriebskm	,,	37 007,11	38 544,18
,, 1 Zugkm	,,	3,779	3,8899
Mittlere Ausgabe:			
für 1 Betriebskm	,,	25 144,03	30 368,82
,, 1 Zugkm	,,	2,5719	3,0648
Verhältnis von $\frac{\text{Ausgabe}}{\text{Einnahme}}$	%	69,65	75,38
Zahl der Betriebsmittel [3]			
Lokomotiven	Stck.	1 752	1 766
Tender	,,	1 236	1 243
Personenwagen	,,	4 619	4 643
Gepäck- und Güterwagen	,,	35 251	36 701
Geleistete Zugkm	Anz.	56 936 706	57 829 057
Beförderte Personen	,,	109 667 202	111 738 674
,, Frachtgüter	t	15 533 331	16 636 998
Durchschnittliche Fahrt:			
einer Person	km	24,8	25,0
,, Frachttonne	,,	117,2	119,4
Mittlerer Ertrag [2]:			
für 1 Person	Frcs.	0,803	0,805
,, 1 Personenkm	,,	0,0323	0,0321
,, 1 Frachttonne	,,	5,57	5,96
,, 1 Frachttonnenkm	,,	0,0475	0,0499

[1]) Betriebslänge am Jahresschluß 1910 = 5 960 km (ausschließlich 25 km gemeinsame Strecken).

[2]) Ohne Verkehrssteuer.

[3]) Bestand am 31. Dezember 1910. Außerdem waren für die Schmalspurbahnen vorhanden: 38 Lokomotiven, 77 Personenwagen und 656 Güterwagen.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:22 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Im Personenverkehr ergaben sich	1909		1910	
	für 1 Person	für 1 Personenkm	für 1 Person	für 1 Personenkm
durchschn. Roheinnahme[1]):				
in I. Klasse . . . Frcs.	1,384	0,0487	1,360	0,0495
„ II. „ . . . „	0,703	0,0351	0,702	0,0354
„ III. „ . . . „	0,790	0,0281	0,798	0,0279
überhaupt . „	0,803	0,0323	0,805	0,0321

	1909	1910
Von 1 000 Personen kommen:		
auf I. Klasse . . . . . Anz.	81,0	79,7
„ II. „ . . . . . „	406,4	394,8
„ III. „ . . . . . „	512,6	525,5
Von 1 000 Frcs. Einnahme kommen [1]):		
auf I. Klasse . . . . . Frcs.	139,6	134,7
„ II. „ . . . . . „	356,0	344,2
„ III. „ . . . . . „	504,4	521,1
Von der Betriebseinnahme kommen:		
auf Personen- und Eilverkehr . . %	54,00	52,85
„ Güterverkehr . . . . . „	46,00	47,15
Von der Betriebseinnahme kommen:		
auf Verwaltungskosten . . . . . „	0,75	0,78
„ Betriebsdienst . . . . . „	36,02	37,46
„ Zugdienst und Betriebsmittel „	34,80	34,75
„ Bahndienst und Unterhaltung „	16,31	16,16
„ sonstige Ausgaben (Prämien, Steuern und dergl.). . . . . „	12,12	10,76

Die durchschnittliche Wagenzahl stellte sich im Jahre 1910:

für einen Personenzug . . . . auf 10,33 Wagen,
„ „ gemischten Zug . . . „ 9,05 „ ,
„ „ Güterzug . . . . . „ 26,31 „ ,
„ „ Zug überhaupt . . . „ 15,90 „ ,
(davon 4,79 Personenwagen).

[1]) Ohne Verkehrssteuer.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:22 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

II. Die 5 großen Eisenbahngesellschaften.

1. Nordbahn

(französisches Netz [1]).

		1909	1910
Mittlere Betriebslänge [2])	km	3 775	3 803
Verwendetes Anlagekapital:			
für die französischen Linien [3]) . .	Frcs.	1 952 875 129	1 991 483 595
darunter auf Baulinien	„	14 590 988	11 943 528
Gezahlte Dividende [4])	„	72 (= 18%)	72 (= 18 %)
Gesamteinnahme [5])	„	280 142 277	293 611 602
davon im Personenverkehr (g. v.)	„	119 222 462	124 020 523
Mittlere Einnahme [6]):			
für 1 Betriebskm	„	74 210	77 205
„ 1 Zugkm	„	4,560	4,611
Mittlere Ausgabe:			
für 1 Betriebskm	„	42 859	45 002
„ 1 Zugkm	„	2,634	2,688
Verhältnis von $\frac{\text{Ausgabe}}{\text{Einnahme}}$	%	57,75	58,29
Anzahl der Betriebsmittel [2]):			
Lokomotiven	Stck.	1 995	1 993
Wagen für Personenzüge	„	8 559	8 802
darunter:			
Personenwagen	„	4 996	5 145
Gepäckwagen	„	3 563	3 657
Wagen für Güterzüge	„	66 881	67 325
Geleistete Zugkm	Anz.	61 430 598	63 679 070
Beförderte			
Personen	„	98 459 153	101 555 115
Frachtgüter [7])	t	40 540 221	42 021 259

[1]) Ohne die Nordbelgischen Linien (170 km).

[2]) Betriebslänge am Jahresschluß 1910 = 3 816 km.

[3]) Für die Betriebsstrecken stellt sich der Bauaufwand (mit Betriebsmitteln) für das Jahr 1909 auf 1 849 697 680 Frcs. und für das Jahr 1910 auf 1 891 710 372 Frcs.

[4]) Einschließlich 16 Frcs. (4 %) Zinsen für die Aktie von 400 Frcs.

[5]) Ohne Verkehrssteuer.

[6]) Bestand am Jahresschluß.

[7]) Mit Kohlen und Koks.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:22 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	1909	1910
Mittlere Fahrt:		
einer Person . . . . . km	26,458	26,951
„ Frachttonne . . . . . „	104,900	104,739
Mittlerer Ertrag [1]:		
für 1 Person. . . . . Frcs.	0,933	0,950
„ 1 Personenkm . . . . . „	0,03526	0,03525
„ 1 Frachttonne . . . . . „	3,766	3,827
„ 1 Frachttonnenkm . . . . . „	0,03590	0,03654

Im Personenverkehr ergeben sich nachstehende Zahlen:

Es kamen	von 1 000				Mittlerer Ertrag für 1 Person	
	Personen		Frcs. Einnahme			
	1909	1910	1909	1910	1909	1910
	Anzahl		Frcs.		Frcs.	
auf I. Klasse	29	27	160	158	5,195	5,484
„ II. „	100	97	272	270	2,535	2,645
„ III. „	871	876	568	572	0,608	0,621
überhaupt . .	1000	1000	1000	1000	0,933	0,950

Von 1 000 Frcs. Einnahme kommen:	1909	1910
auf Personenverkehr (mit Gepäck- und Eilgütern) . . . . . Frcs.	426	422
„ Güterverkehr (p. v.) und verschiedene Einnahmen . . . „	574	578

	1909	1910	1909	1910
Von der Einnahme (ohne Verkehrssteuer) kommen:	auf 1 Betriebskm		auf 1 Zugkm	
auf Personen- und Eilverkehr . Frcs.	31 582	32 611	3,237	3,342
„ Güterverkehr und verschiedene Einnahmen . . . . „	42 628	44 594	6,299	6,143
überhaupt . „	74 210	77 205	4,560	4,611
Im Güterverkehr stellte sich der mittlere Ertrag wie folgt:	für 1 Tonne		für 1 Tonnenkm	
Frachtgut . . . . . Frcs.	4,073	4,154	0,04498	0,04538
Kohlen und Koks . . . . . „	3,335	3,340	0,02666	0,02683
überhaupt . „	3,766	3,827	0,03590	0,03654

[1]) Ohne Verkehrssteuer.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:22 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Von den Ausgaben kommen:	1909	1910	1909	1910
	für 1 Betriebskm		für 1 Zugkm	
auf Zentralverwaltung . . . . Frcs.	3 852	3 759	0,237	0,225
„ Betriebsdienst . . . . . „	12 396	13 009	0,762	0,777
„ Zugdienst und Betriebsmittel „	18 847	20 396	1,158	1,218
„ Bahnunterhaltung . . . . „	6 466	6 376	0,397	0,381
„ sonstige Ausgaben . . . . „	1 298	1 462	0,080	0,087
zusammen . „	42 859	45 002	2,634	2,688

Über den Kohlenverkehr der Nordbahn wird folgendes bemerkt:

Es wurden befördert	1909		1910	
	Tonnen	in %	Tonnen	in %
an französischen Kohlen (Nordbassin und Pas de Calais)	14 277 265	84,72	14 353 820	85,17
„ belgischen Kohlen	2 196 815	13,04	2 061 410	12,23
„ englischen „	357 575	2,12	399 150	2,37
„ deutschen „	21 085	0,12	39 085	0,23
zusammen . . .	16 852 740	—	16 853 465	—

Einen Überblick über die in den Jahren 1909 und 1910 erzielten Frachteinnahmen (für 1 tkm) für Kohlen und sonstige Güter bildet nachstehende Übersicht:

	1909	1910
Kohlen:		
Tonnenzahl . . . . . t	16 852 740	16 853 465
Einnahme . . . . . Frcs.	56 196 454	56 292 290
für 1 tkm . . . . . Cts.	3,34	3,34
Sonstige Güter:		
Tonnenzahl . . . . . t	23 687 481	25 167 794
Einnahme . . . . . Frcs.	96 469 005	104 538 978
für 1 tkm . . . . . Cts.	4,07	4,15
Zusammen:		
Tonnenzahl . . . . . t	40 540 221	42 021 259
Einnahme . . . . . Frcs.	152 665 459	160 831 268
für 1 tkm . . . . . Cts.	3,77	3,83

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:22 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Für das nordbelgische Bahnnetz betrug:

	1909	1910
Betriebslänge . . . . . km	170	170
Einnahme . . . . . Frcs.	25 151 943	27 438 987
Ausgabe . . . . . „	10 169 766	10 430 439
Überschuß . . . . . „	14 982 177	17 008 548
davon ab für Zinsen und Amortisation . . . . . „	6 073 540	6 495 363
mithin Reinertrag [1]) . . . . . „	8 908 637	10 513 185

Von der Einnahme im Jahre 1910 (27 438 987 Frcs.) kommen

auf Personenverkehr (mit Gepäck und Eilgut)	6 768 298 Frcs.,
„ Güterverkehr	18 360 201 „
Verkehrseinnahmen zusammen	25 128 499 Frcs.,
dagegen im Jahre 1909	23 358 131 „ .

Von den Betriebskosten [2]) im Jahre 1910 kommen:

auf Betriebsdienst	2 839 617 Frcs.,
„ Zugdienst und Betriebsmittel	4 968 900 „
„ Bahnunterhaltung	1 439 258 „ .

2. Ostbahn.

	1909	1910
Mittlere Betriebslänge [3]) . . . . . km	5 004	5 004
Verwendetes Anlagekapital . . . . Frcs.	2 437 473 514	2 466 010 925
Gezahlte Dividende [4]) . . . . . „	35,50(=7,1%)	35,50(=7,1%)
Dem Staate wurden zurückgezahlt „	9 735 922	17 952 746
Gesamteinnahme [5]) . . . . . „	243 303 593	256 412 781
Gesamtausgabe [5]) . . . . . „	144 060 745	147 175 419
Mittlere Einnahme [5]):		
für 1 Betriebskm . . . . . „	48 621,83	51 241,56
„ 1 Zugkm . . . . . „	4,182	4,358

[1]) Dieser kommt dem französischen Netz der Nordbahn zugute.

[2]) Die Gesamtausgaben (mit 6 495 363 Frcs. für Zinsen und Amortisation) stellen sich im Jahre 1910 auf 17 008 548 Frcs.

[3]) Betriebslänge am Jahresschluß 1910 = 5 004 km.

[4]) Einschließlich 20 Frcs. Zinsen (4 % für die Aktie von 500 Frcs.).

[5]) Ohne Verkehrssteuer.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:22 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

		1909	1910
Mittlere Ausgabe:			
für 1 Betriebskm	Frcs.	28 789,12	29 411,55
„ 1 Zugkm	„	2,557	2,587
Verhältnis von $\frac{\text{Ausgabe}}{\text{Einnahme}}$	%	57,95	56,22
Anzahl der Betriebsmittel [1]:			
Lokomotiven	Stck.	1 642	1 663
Tender	„	1 363	1 400
Personenwagen	„	3 861	3 895
Güterwagen (mit Gepäckwagen und dgl.)	„	47 719	48 098
Geleistete Zugkm	Anz.	56 332 611	56 892 065
Beförderte Personen	„	78 178 165	82 215 369
„ Frachtgüter	t	29 995 499	34 127 104
Durchschnittliche Fahrt:			
einer Person	km	28,59	28,07
„ Frachttonne	„	119,33	112,23
Mittlerer Ertrag:			
für 1 Person [2]	Frcs.	1,040 (0,929)	1,014 (0,906)
„ 1 Personenkm [2]	„	0,0365	0,0357
„ 1 Frachttonne	„	4,54	4,27
„ 1 Frachttonnenkm	„	0,0381	0,0380
Im Personenverkehr kommen:			
a) von 1 000 Personen:			
auf I. Klasse	Anz.	32	31
„ II. „	„	247	256
„ III. „	„	721	713
b) von 1 000 Frcs. Einnahme [1]:			
auf I. Klasse	Frcs.	116	117
„ II. „	„	268	269
„ III. „	„	616	614

[1]) Bestand am Jahresschluß.

[2]) Mit Verkehrssteuer. Die Klammerzahlen geben den Ertrag o h n e Verkehrssteuer an.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:22 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

		1909	1910
Mittlerer Ertrag für 1 Personenkm [1]:			
in I. Klasse	Cts.	7,09	7,11
„ II. „	„	4,26	4,18
„ III. „	„	3,10	3,07
überhaupt	„	3,61	3,57
Mittlere Fahrt einer Person:			
in I. Klasse	km	52,83	52,22
„ II. „	„	26,10	25,22
„ III. „	„	28,22	28,01
überhaupt . . .	„	28,59	28,07
Von der Einnahme kommen:			
auf Personenverkehr (mit Gepäck- und Eilverkehr)	%	39,98	39,09
„ Güterverkehr	„	58,43	59,32
„ sonstige Einnahmen	„	1,59	1,59
Die Ausgabe verteilt sich wie folgt:			
Zentralverwaltung	%	9,030	8,926
Betriebsdienst	„	35,646	35,552
Zugdienst und Betriebsmittel . .	„	37,217	37,368
Bahnunterhaltung	„	17,741	17,795
sonstige Ausgaben	„	0,366	0,359
Kosten der Zugkraft (mit Unterhaltung der Betriebsmittel) für 1 Zugkm	Frcs.	0,88464	0,88803

Durchschnittlich kamen im Jahre 1910 auf einen Zug:
in Personenzügen . . . . . 9,70 Fahrzeuge,
„ gemischten Zügen . . . . . 7,99 „ ,
„ Güterzügen . . . . . 50,72 „ .
Auf 1 Personenzug . . . kommen 99 Personen,
„ 1 Personenzugkm . „ 64 „ ,
„ 1 gemischten Zug . . } „ 182 Tonnen,
„ 1 Güterzug . . . . }
„ 1 Personenwagen . . „ 9,52 Personen.
Durchschnittliche Tonnenzahl für einen Güterwagen 5,019 t.

[1]) Mit Verkehrssteuer.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:22 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

3. Paris-Orléansbahn.

		1909	1910
Mittlere Betriebslänge [1]	km	7 409	7 421
Verwendetes Anlagekapital	Frcs.	2 795 811 877	2 889 963 470
Gezahlte Dividende [2]	„	59 (= 11,8%)	59 (= 11,8%)
Dem Staate wurden zurückgezahlt	„	1 218 066	6 023 671
Zahl der Betriebsmittel [3]:			
Lokomotiven	Stck.	1 827	1 902
Tender	„	1 675	1 750
Automobilwagen	„	18	18
Personenwagen	„	4 093	4 601
Gepäck- und Güterwagen	„	41 537	42 127
Betriebseinnahme [4]:			
überhaupt	Frcs.	283 731 147	284 487 586
für 1 Betriebskm	„	38 295,47	38 335,48
„ 1 Zugkm	„	4,81	4,82
Betriebsausgabe:			
überhaupt	„	152 030 264	156 731 192
für 1 Betriebskm	„	20 519,67	21 119,96
„ 1 Zugkm	„	2,58	2,65
Verhältnis von $\frac{\text{Ausgabe}}{\text{Einnahme}}$	%	53,59	55,09
Beförderte			
Personen	Anz.	52 026 620	52 567 405
Gütertonnen (marchandises)	t	14 935 460	15 084 439
Geleistete Zugkm	Anz.	58 956 289	59 003 607
davon:			
in Personenzügen	„	32 199 025	33 158 941
„ Güterzügen	„	17 951 006	17 406 342
„ gemischten Zügen	„	8 806 258	8 438 324
Mittlere Fahrt			
einer Person	km	49,2	49,2
„ Frachtguttonne	„	168	169

[1]) Betriebslänge am Jahresschluß 1910 = 7 421 km; außerdem 323 km schmalspurig.

[2]) Einschließlich 20 Frcs. Zinsen für die Aktie von 500 Frcs.

[3]) Bestand der Betriebsmittel für die Bahnen mit normaler Spurweite am Ende des Jahres. Außerdem im Berichtsjahr 50 Bahndienstwagen und 831 Kieswagen.

[4]) Ohne Verkehrssteuer. Diese betrug für das Jahr 1910 = 11 174 089 Frcs.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:22 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	1909	1910
Mittlerer Ertrag:		
für 1 Person . . . . . Frcs.	1,69	1,70
„ 1 Personenkm . . . . . „	0,0343	0,0344
„ 1 Frachtguttonne . . . . . „	7,64	7,65
„ 1 Frachtguttonnenkm . . . „	0,0455	0,0453
Es kommen (in Prozenten):		
a) von der Verkehrseinnahme:		
auf Personen- und Gepäckverkehr . . . . . %	44,36	44,48
auf Güterverkehr . . . . . „	55,64	55,52
b) von der Betriebsausgabe:		
auf Allgemeinkosten . . . . . „	9,50	9,57
„ Betriebsdienst . . . . . „	29,72	29,39
„ Zugdienst u. Betriebsmittel „	41,21	41,77
„ Bahnunterhaltung . . . „	11,09	12,45
„ Erneuerung der Bahn und Betriebsmittel . . . . . „	6,56	5,70
„ verschiedene Ausgaben . . „	1,92	1,12
Von der Einnahme für 1 Zugkm kommen:		
auf Personenverkehr (mit Gepäck usw.) . . . . . Frcs.	2,21	2,23
auf Güterverkehr . . . . . „	2,52	2,50
zusammen . . . „	4,73	4,73
Im Personenverkehr betrug die durchschnittliche Einnahme:		
a) für eine Person:		
in I. Klasse . . . . . Frcs.	9,47	9,87
„ II. „ . . . . . „	4,08	4,24
„ III. „ . . . . . „	1,28	1,28
überhaupt . . . „	1,69	1,70
b) für 1 Personenkm:		
in I. Klasse . . . . . „	0,0670	0,0674
„ II. „ . . . . . „	0,0420	0,0424
„ III. „ . . . . . „	0,0299	0,0299
überhaupt . . . „	0,0343	0,0344

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:23 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

		1909	1910
Durchschnittliche Fahrt einer Person:			
in I. Klasse	km	141	147
„ II. „	„	97	100
„ III. „	„	43	43
überhaupt . . .	„	49,2	49,4
Es kommen:			
a) von 1 000 Personen:			
auf I. Klasse	Anz.	25,0	23,9
„ II. „	„	73,3	71,7
„ III. „	„	901,7	904,4
b) von 1 000 Frcs. Einnahme:			
auf I. Klasse	Frcs.	140,1	139,0
„ II. „	„	177,2	179,1
„ III. „	„	682,7	681,9
Kosten der Zugkraft (einschl. Unterhaltung der Betriebsmittel):			
für 1 Zugkm	„	1,063	1,109

4. Paris-Lyon-Mittelmeerbahn.

		1909	1910
Es betrug für das Gesamtnetz:			
die Bahnlänge (mit Baustrecken) .	km	10 717	10 722
davon im Betrieb	„	10 077	10 124
Verwendetes Anlagekapital	Frcs.	5 345 628 623	5 428 333 769
Gezahlte Dividende [1]).	„	56 (= 11,2%)	56 (= 11,2%)
Mittlere Betriebslänge für das französische Netz [2])	km	9 555	9 591
Gesamteinnahme [3])	Frcs.	524 383 954	536 255 327
Gesamtausgabe	„	279 051 667	288 631 035
Mittlere Einnahme [3]):			
für 1 Betriebskm	„	54 880,58	55 912,35
„ 1 Zugkm	„	5,850	5,970

[1]) Einschließlich 20 Frcs. Zinsen für die Aktie von 500 Frcs.

[2]) Betriebslänge am Jahresschluß 1910 = 9 611 km. Dazu 382 km im Bau und 216 km in Vorbereitung.

[3]) Ohne Verkehrssteuer. Diese betrug für das Jahr 1910 = 21 103 222 Franken.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:23 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

		1909	1910
Mittlere Ausgabe:			
für 1 Betriebskm	Frcs.	29 204,78	30 093,95
„ 1 Zugkm	„	3,113	3,213
Verhältnis von $\frac{\text{Ausgabe}}{\text{Einnahme}}$	%	53,22	53,82
Zahl der Betriebsmittel [1]:			
Lokomotiven	Stck.	3 204	3 291
Automobilwagen mit Dampfantrieb	„	20	18
Personenwagen	„	6 677	6 937
Gepäck- und Güterwagen	„	96 196	97 304
Beförderte			
Personen	Anz.	83 879 881	88 451 424
Gütertonnen (Güter und Kohlen)	t	31 617 933	32 637 066
Geleistete Personenkm	km	4 118 757 151	4 290 844 312
„ Tonnenkm	„	6 400 715 666	6 445 708 852
„ Zugkm	„	89 633 569	89 824 019
Durchschnittliche Fahrt:			
einer Person	„	49,0	49,0
„ Gütertonne	„	202,4	199,7
Mittlerer Ertrag [2]:			
für 1 Person	Frcs.	1,94	1,88
„ 1 Personenkm	„	0,03953	0,03876
„ 1 Gütertonne	„	8,680	8,622
„ 1 Gütertonnenkm	„	0,0429	0,0432
Von der Verkehrseinnahme fallen:			
auf Personen- und Eilverkehr	%	45,28	45,05
„ Güterverkehr	„	53,58	53,73
„ sonstige Einnahmen	„	1,14	1,22
Von der Ausgabe kommen:			
auf Verwaltungskosten	„	7,85	8,01
„ Betriebsdienst	„	31,21	31,37
„ Zugdienst und Betriebsmittel	„	39,91	38,26
„ Bahnunterhaltung	„	19,91	21,19
„ verschiedene Ausgaben	„	1,12	1,17

[1]) Bestand am Jahresschluß. Außerdem im Berichtsjahr 129 besondere Wagen für die elektrisch betriebene Linie nach Chamonix.

[2]) Ohne Verkehrssteuer.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:23 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

		1909	1910
Es betrug durchschnittlich:			
Zahl der Personen in einem Zuge .	Anz.	88	92
Ladung eines Güterzuges	t	202	203
„ „ Güterwagens . . .	„	4,929	5,028
Zahl der Wagen:			
eines Personenzuges	Anz.	13,856	11,984
„ Güterzuges	„	42,069	41,302
Im Personenverkehr kommen an durchschnittliche Einnahme für die Person:			
auf I. Klasse	Frcs.	10,71	9,71
„ II. „	„	4,65	4,58
„ III. „	„	1,26	1,24
überhaupt . . .	„	1,94	1,88
Von 1 000 Personen kommen:			
auf I. Klasse	Anz.	39	40
„ II. „	„	92	90
„ III. „	„	869	870
Von 1 000 Frcs. Einnahme kommen:			
auf I. Klasse	Frcs.	216	206
„ II. „	„	220	220
„ III. „	„	564	574
Die Einnahme für 1 Zugkm betrug:			
in Personenzügen	„	4,073	4,163
„ Güterzügen	„	8,968	9,062
überhaupt . . .	„	5,850	5,970
Über die Betriebsergebnisse der algerischen Linien ergeben sich nachstehende Zahlen:			
Betriebslänge	km	513	513
Verwendetes Anlagekapital	Frcs.	176 165 850	176 706 752
Einnahme	„	14 295 502	15 167 414
Ausgabe	„	9 001 816	9 843 491
Verhältnis von $\frac{\text{Ausgabe}}{\text{Einnahme}}$	%	62,9	64,9

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:23 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

5. Südbahn.

		1909	1910
Mittlere Betriebslänge [1]	km	3 858	3 858
Verwendetes Anlagekapital	Frcs.	1 149 877 239	1 167 532 102
Gezahlte Dividende [2]	,,	50 (= 10%)	50 (= 10%)
Erforderlicher Staatszuschuß für übernommene Zinsbürgschaft	,,	4 453 305	6 250 836
Betriebseinnahme [1]	,,	127 070 748	128 504 761
Betriebsausgabe	,,	68 019 761	70 294 255
Mittlere Einnahme [3]:			
für 1 Betriebskm	,,	32 936,95	33 308,65
,, 1 Zugkm	,,	4,533	4,474
Mittlere Ausgabe:			
für 1 Betriebskm	,,	17 630,84	18 220,39
,, 1 Zugkm	,,	2,426	2,447
Verhältnis von $\frac{\text{Ausgabe}}{\text{Einnahme}}$	%	53,53	54,70
Zahl der Betriebsmittel [4]:			
Lokomotiven	Stck.	979	1 011
Personenwagen	,,	2 541	2 615
Gepäck-, Güter- und sonstige Wagen	,,	28 888	29 485
Geleistete Zugkm	Anz.	28 035 484	28 722 421
Beförderte Personen	,,	24 500 494	24 978 026
,, Frachtgüter	t	11 663 491	11 697 379
Durchschnittliche Fahrt:			
einer Person	km	48,9	49,6
,, Tonne Gut	,,	136,1	135,8

[1]) Für die garantierten Linien. Die Betriebslänge für das ganze Netz beträgt im Berichtsjahr 3 919 km. Außerdem im Jahre 1910 im Bau und in Vorbereitung 719 km.

[2]) Einschließlich 25 Frcs. (5 %) Zinsen für die Aktie von 500 Frcs.

[3]) Ohne Verkehrssteuer.

[4]) Bestand am Jahresschluß.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:23 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	1909	1910
Mittlerer Ertrag:		
für 1 Person . . . . . Frcs.	1,91	1,93
„ 1 Personenkm . . . . . „	0,03904	0,03894
„ 1 Frachtguttonne . . . . . „	6,21	6,06
„ 1 Frachtguttonnenkm . . . „	0,04561	0,04460
Kosten		
der Zugkraft für 1 Zugkm . . . „	0,834	0,838
„ Bahnunterhaltung für 1 km „	3 102	3 190
Von der Roheinnahme kommen:		
auf Personen- und Eilverkehr . . %	44,80	43,86
„ Güterverkehr (mit Verschied.) „	55,20	56,14
Von der Ausgabe kommen:		
auf Verwaltungskosten . . . . . „	14,72	14,87
„ Betriebsdienst . . . . . „	33,27	33,23
„ Zugdienst und Betriebsmittel „	34,37	34,25
„ Bahnunterhaltung . . . . . „	17,64	17,65
Mittlerer Ertrag für 1 Person [1]:		
in I. Klasse . . . . . Frcs.	8,23	8,42
„ II. „ . . . . . „	4,10	4,16
„ III. „ . . . . . „	1,50	1,51
überhaupt . . . „	1,88 (1,91)	1,90 (1,93)
Von 1 000 Personen kommen:		
auf I. Klasse . . . . . Anz.	27	26
„ II. „ . . . . . „	77	79
„ III. „ . . . . . „	896	895
Von 1 000 Frcs. Einnahme kommen:		
auf I. Klasse . . . . . Frcs.	117	116
„ II. „ . . . . . „	168	172
„ III. „ . . . . . „	715	712
Die durchschnittliche Wagenzahl eines Zuges stellte sich, wie folgt:		
für Personenzüge . . . . . Anz.	8,54	8,35
„ gemischte Züge . . . . . „	7,83	7,73
„ Güterzüge . . . . . „	29,39	29,26

[1]) Die Klammerzahlen geben den Durchschnittsertrag mit Verkehrssteuer an. Diese betrug im Jahre 1910 = 5 342 355 Frcs.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:23 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die vom französischen Staat gezahlten Garantie-Zuschüsse betrugen:

	in den Jahren						
	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910
	in Tausenden Francs						
für die Südbahn	—	—	—	4 806	—	4 453	6 251
dagegen konnten dem Staat zurückgezahlt werden von der							
Ostbahn	2 890	10 079	18 303	14 812	8 702	9 736	17 953
Paris-Orléansbahn	3 231	9 112	9 727	2 764	1 215	1 218	6 024
Südbahn	365	523	132	—	133	—	—

Generated on 2019-07-31 15:23 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Die Eisenbahnen im Königreich der Niederlande

im Jahre 1910 [1]).

Am Schlusse des Jahres 1910 waren innerhalb der Grenzen des Königreichs überhaupt rund 3 190 km Eisenbahnen im Betrieb (gegen 3 068 km im Vorjahr).

Davon kamen:

auf die Gesellschaft für den Betrieb von Staatseisenbahnen .	1 796,4	km,
„ „ Holländische Eisenbahngesellschaft	1 127,4	„
„ „ Niederländische Zentraleisenbahngesellschaft	147,9	„
„ „ Nordbrabant-Deutsche Eisenbahngesellschaft	52,4	„
„ „ Mecheln-Terneuzener „	23,6	„
„ „ Gent-Terneuzener „	11,7	„
„ sonstige fremde Bahnstrecken rund	31,0	„
zusammen	3 190,4	km.

Davon waren 1 469,1 km doppelgleisig.

Die Betriebsergebnisse der Hauptbahnen des niederländischen Eisenbahnnetzes für 1910 sind in den folgenden Übersichten zusammengestellt [2]):

---

[1]) Vgl. Die Eisenbahnen im Königreich der Niederlande im Jahre 1909. Archiv für Eisenbahnwesen 1911, S. 1251 ff.

Die nachfolgenden Angaben sind entnommen aus dem amtlichen Bericht: Statistiek van het vervoer op de spoorwegen en tramwegen in Nederland over het jaar 1910. Uitgegeven door het Departement van Waterstaat. 's-Gravenhage 1911.

[2]) Über Betriebskosten, Reinertrag, Anlagekapital, Verzinsung und dergl. enthält die amtliche Quelle keine Mitteilungen.

Generated on 2019-07-31 15:23 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Übersicht der Länge, des Rollmaterials und der wesentlichsten

Laufende Nummer	Bezeichnung der Eisenbahngesellschaften	Betriebslänge im Jahresdurchschnitt	Doppelgleisig	Vorhandene Betriebsmittel am Jahresschluß				
				Lokomotiven (einschl. Tenderlokomotiven)	Personenwagen		Güter- und Viehwagen	
		km	km	Stück	Anzahl	Sitzplätze	geschlossene	offene
1	Gesellschaft für den Betrieb von Staatseisenbahnen 1909	[1] 1 865,0	700,0	[5] 639	1 555	73 994	5 978	5 725
	1910	1 908,0	722,0	645	1 589	76 036	6 156	5 771
2	Holländische Eisenbahngesellschaft 1909	[2] 1 439,6	586,7	421	1 207	62 499	4 446	2 509
	1910	1 464,2	598,8	425	1 232	64 751	4 531	2 502
3	Niederländische Zentraleisenbahngesellschaft . . 1909	148,8	84,3	44	101	5 923	326	187
	1910	148,8	84,3	46	100	5 869	326	187
4	Nordbrabant-Deutsche Eisenbahngesellschaft . . 1909	[3] 102,0	43,7	26	49	2 045	319	152
	1910	102,0	54,5	26	49	2 045	319	152
5	Mecheln-Terneuzener Eisenbahngesellschaft . . 1909	[4] 67,5	9,5	20	42	2 002	80	825
	1910	67,5	9,5	20	44	2 134	81	825
	zusammen in 1909	3 622,9	1 424,2	1 150	2 954	146 463	11 149	9 398
	1910	3 690,5	1 469,1	1 162	3 014	150 835	11 413	9 437

[1]) Mit der Dampfstraßenbahn 's-Gravenhage—Scheveningen (4,7 km) und der deutschen Teilstrecke (2 km).

[2]) Mit der Dampffähre Enkhuizen—Stavoren (22 km) und der Dampfstraßenbahn 's-Gravenhage—Scheveningen (9 km), sowie der deutschen Teilstrecke (13,9 km).

[3]) Mit der deutschen Teilstrecke (48,4 km).

[4]) Mit der belgischen Teilstrecke (43,9 km).

[5]) Außerdem 19 Straßenbahnlokomotiven.

[6]) Von eigenen und fremden Betriebsmitteln im eigenen Betrieb.

[7]) Durch die — Zeichen wird angezeigt, daß Angaben fehlen.

[8]) Davon kamen im Jahr

	1909	1910
	(in Tausenden)	
auf I. Klasse	1 523	1 657
„ II. „	9 599	10 370
„ III. „	31 701	33 933
„ ermäßigte Fahrpreise	1 678	1 751

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:23 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Betriebsergebnisse des niederländischen Eisenbahnnetzes 1909 und 1910.

Zurückgelegte[6])			Beförderte				Durchschn. Fahrt		Mittlerer Ertrag			
							einer		für die		für das	
Zug-km	Personen-	Güter-	Personen	Frachtgüter (ohne Gepäck, Fahrzeuge und Vieh)	Personen-km	tkm (Frachtgut)	Person	t Gut	Person	t Gut	Personen-km	tkm
	Wagenachskm											
Tausend km			Anzahl in Tausenden	t	Tausend km		km		fl.		Cents	
22 733	214 248	480 212	15 483	9 481,9	516 048	776 215	33,3	81,9	0,91	1,7	2,7	2,1
23 273	219 888	483 420	16 610	9 914,4	556 950	832 200	33,5	83,8	0,89	1,7	2,7	2,0
17 152	177 448	288 876	23 676	4 431,5	655 865	484 964	27,7	108,6	0,49	2,2	1,7	2,0
17 773	189 326	296 253	25 414	4 602,6	705 397	504 802	27,8	108,8	0,49	2,2	1,7	2,0
2 349	10 499	9 915	3 171	658,2	74 257	39 093	23,4	59,5	0,31	1,5	1,3	2,5
2 349	10 834	10 065	3 343	614,2	78 440	36 282	23,5	59,2	0,30	1,6	1,3	2,6
988	3 455	7 209	826	494,8	24 758	20 214	30,0	40,7	0,61	1,1	2,0	2,6
992	3 546	5 143	854	505,5	27 129	18 305	31,7	31,0	0,64	1,1	2,0	2,9
611	[7]) —	—	1 345	1 080,5	10 737	—	7,9	—	—	—	2,1	—
608	—	—	1 490	1 065,7	11 775	—	7,9	—	—	—	2,0	—
43 833	—	—	[8])44 501	16 146,9	[9]) 1 281 665	—	[10]) 28,8	—	—	—	2,3	—
44 995	—	—	47 711	16 702,4	1 379 691	—	28,9	—	—	—	2,2	—

[9]) Davon kamen im Jahr

	1909	1910
	(in Tausenden)	
auf I. Klasse	76 347	83 245
„ II. „	319 422	342 546
„ III. „	824 272	888 860
„ ermäßigte Fahrpreise	61 624	65 040

[10]) Die durchschnittliche Fahrt einer Person betrug

	1909	1910
	(in Kilometern)	
in I. Klasse	50,1	52,5
„ II. „	33,3	33,0
„ III. „	26,0	26,2
zu ermäßigten Fahrpreisen . . .	36,7	37,1

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:23 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Laufende Nummer	Bezeichnung der Bahngesellschaften	Jahr	Die Einnahmen betrugen überhaupt in Tausend Gulden: im Personen- und Güter-Verkehr[1]	Zusammen	durchschnittl. für 1 km in Gulden: im Personen- und Güter-Verkehr[1]	Zusammen
1	Gesellschaft für den Betrieb von Staatseisenbahnen	1909	14 056	16 925	30 981	7 537	9 075	16 612
		1910	14 831	17 423	32 254	7 773	9 132	16 905
2	Holländische Eisenbahngesellschaft	1909	13 017	10 178	23 195	9 042	7 070	16 112
		1910	14 061	10 527	24 588	9 603	7 189	16 792
3	Niederländische Zentraleisenbahngesellschaft	1909	1 224	1 089	2 313	8 223	7 317	15 541
		1910	1 257	1 037	2 294	8 448	6 973	15 421
4	Nordbrabant-Deutsche Eisenbahngesellschaft	1909	503	547	1 050	4 930	5 359	10 289
		1910	545	560	1 105	5 342	5 492	10 834
5	Mecheln - Terneuzener Eisenbahngesellschaft	1909	222	698	920	Angaben fehlen		
		1910	243	690	933			
	überhaupt	1909	[2]29 022	29 437	58 459	8 100	8 082	16 182
		1910	30 937	30 237	61 174	8 472	8 155	16 627

[1]) Einschließlich Gepäck, Fahrzeuge und Vieh.

[2]) Davon kommen:

	1909	1910
	in Tausend Gulden	
auf I. Klasse	2 422	2 635
„ II. „	7 353	7 934
„ III. „	12 385	13 255
„ ermäßigte Fahrkarten	862	894
„ Zeitkarten u. dgl.	6 000	6 219

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:23 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die bewegten Plätze der Personenwagen waren in den Jahren 1909 und 1910 auf den niederländischen Bahnen durchschnittlich in Prozenten, wie folgt, ausgenutzt:

	Name der Bahngesellschaften	1909	1910
		in Prozenten	
1	Gesellschaft für den Betrieb von Staatseisenbahnen .	—	—
2	Holländische Eisenbahngesellschaft	21,39	21,96
3	Niederländische Zentraleisenbahngesellschaft . .	33,00	37,00
4	Nordbrabant-Deutsche Eisenbahngesellschaft . .	18,22	18,21
5	Mecheln-Terneuzener Eisenbahngesellschaft	—	—

Der Durchschnittsertrag für 1 Person und Kilometer betrug:

	1909	1910
	Cents	
in I. Klasse	3,2	3,2
„ II. „	2,3	2,3
„ III. „	1,5	1,5
für ermäßigte Fahrkarten . . .	1,4	1,4
überhaupt . .	2,3	2,2

Die nach dem amtlichen Bericht der Eisenbahnaufsichtsbehörde für 1910 [1]) auf den niederländischen Eisenbahnen im Jahre 1910 vorgekommenen Unfälle und die dabei verursachten Personenverletzungen sind in der Übersicht auf der folgenden Seite zusammengestellt:

[1]) Verslag over het jaar 1910 door den Raad von Toezicht op de Spoorwegdiensten aan den Minister van Waterstaat uitgebracht, ter voldoening aan het voorschrift van art. 31 van het Koninklijk besluit van 13. Dezember 1892 (Staatsblad No. 281). 's-Gravenhage 1911.

Generated on 2019-07-31 15:23 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Name der Eisenbahngesellschaft	Zugunfälle			Beschädigte Personen										
				Reisende				Beamte				sonstige Personen (auf der Bahn)		
				beim Betrieb		durch eigenes Verschulden		beim Betrieb und Rangieren		durch eigenes Verschulden				
	Entgleisungen	Zusammenstöße	Sonstige Unfälle	getötet	verletzt	getötet	verletzt	getötet	verletzt	getötet	verletzt	getötet	verletzt	Selbstmörder
1. Gesellschaft für den Betrieb von Staatseisenbahnen	27	20	13	—	25	2	9	15	33	4	7	13	12	4
2. Holländische Eisenbahngesellschaft	12	6	13	—	4	1	4	3	11	2	6	11	4	4
3. Niederländische Zentraleisenbahngesellschaft . . .	2	2	—	—	—	—	2	1	1	1	—	—	—	—
4. Nordbrabant-Deutsche Eisenbahngesellschaft .	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
5. Mecheln-Terneuzener Eisenbahngesellschaft . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6. Gent-Terneuzener Eisenbahngesellschaft . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
zusammen 1910	41	28	27	—	29	3	15	19	45	7	13	24	17	8
dagegen 1909	27	28	18	1	8	2	9	11	41	9	18	9	22	7

Generated on 2019-07-31 15:23 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Die Eisenbahnen in Norwegen

im Jahre 1910/1911 [1] [2].

1. Längen [3].

Das Eisenbahnnetz Norwegens umfaßte am Ende der Berichtszeit		3 085,2	km,
davon waren:	Staatsbahnen	2 608,9	„
	Privatbahnen	476,3	„
	vollspurige Bahnen	1 894,2	„
	Schmalspurbahnen	1 191,0	„
	zweigleisig	20,0	„
Die mittlere Betriebslänge betrug		3 051,0	„
Von der Bahnlänge kommen:			
auf 10 000 Einwohner [4]		12,893	„
„ 100 qkm Fläche		0,9597	„ .

Die am 10. Juli 1908 mit 19,5 km Betriebslänge eröffnete und am 15. August 1910 auf 26 km verlängerte Thamshavnbahn (Privatbahn mit 1 m Spurweite) wird elektrisch betrieben.

---

[1]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1911, S. 1272 ff. für das Jahr 1909/1910.

[2]) Die Zahlen für das Berichtsjahr erstrecken sich auf den Zeitraum vom 1. Juli 1910 bis 30. Juni 1911.

[3]) Vgl. Norges Officielle Statistik V. 160. De offentlige Jernbaner, Beretning om de Norske Jernbaners Drift 1. Juli 1910—30. Juni 1911. Avgit til den Kgl. Norske Regjerings Departement for de offentlige Arbeider fra Styrelsen for Staatsbanerne. Kristiania 1912.

[4]) Einwohnerzahl = 2 392 698 (1. Dezember 1910), Flächeninhalt = 321 477 Quadratkilometer, nach den letzten Feststellungen (Übersicht über Norwegens zivile, geistliche und judizielle Einteilung vom 16. Juni 1902 und Volkszählung am 1. Dezember 1910).

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:23 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

2. Anlagekapital.

Das verwendete Anlagekapital betrug am Schlusse der Berichtszeit:	1909/1910 [1]	1910/1911
für die Staatsbahnen (2 608,9 km):		
überhaupt . . . . . Kr.	250 469 148	264 842 203
auf 1 km . . . . . „	99 532	101 515
für die Privatbahnen:		
a) für die Hauptbahn (67,8 km):		
überhaupt. . . . . Kr.	18 276 290	18 403 580
auf 1 km . . . . . „	269 561	271 439
b) für die übrigen Privatbahnen (einschließlich der schmalspurigen) (408,5 km):		
überhaupt. . . . . Kr.	19 100 591	20 736 741
für 1 km . . . . . „	47 514	50 763
zusammen Staats- und Privatbahnen (3 085,2 km):		
überhaupt. . . . . „	287 846 029	303 982 524
auf 1 km . . . . . „	96 759	98 534
Für Erweiterungs- usw. Anlagen sind bis zum Ende der Berichtszeit im ganzen aufgewendet . . . . . Kr.	39 656 867	43 213 205
Das Kilometer Bahnlänge kostete:		
für die vollspurigen Bahnen (1,435 m) „	115 337	117 083
„ „ schmalspurigen „ (1,067 „) „	69 137	71 515
„ „ „ „ (1,00 „) „	102 202	121 936
„ „ „ „ (0,75 „) „	27 304	27 613

3. Betriebsmittel und deren Leistungen.

Lokomotiven [2]	371	Stück,
Personenwagen [3].	754	„
Güterwagen [3]	8 177	„
Postwagen	89	„
Personenwagenplätze	36 323	„
auf 1 km	11,9	„

[1]) Etwaige Abweichungen gegen die Angaben des Vorjahres beruhen auf neueren Mitteilungen.

[2]) Davon 150 Stück 4-gekuppelte, 185 Stück 6-gekuppelte und 36 Stück 8-gekuppelte.

[3]) Mit Gepäckwagen.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:24 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Ladefähigkeit der Güterwagen	81 863 t
auf 1 km	26,8 t.

Die Beschaffungskosten der Betriebsmittel betrugen bis zum Ende der Berichtszeit 40 391 327 Kr., wovon 33 998 360 Kr. auf die Staatsbahnen kommen.

Die eigenen und fremden Betriebsmittel haben auf den Staatsbahnen und der Hauptbahn während der Berichtszeit geleistet:

an Lokomotivkilometern:	
überhaupt	12 882 040
für 1 km	4 887
darunter Zugkilometer (vor Zügen) [1]	10 090 589
für 1 km	3 828
an Wagenachskilometern:	
überhaupt	270 593 587
für 1 km	102 653
darunter von Personenwagen	85 110 450
„ „ Post- und Gepäckwagen	38 544 114
„ „ Güterwagen	146 939 023
Die durchschnittliche Achsenzahl der Züge betrug:	
an Personenwagenachsen	8,4
„ Post- und Gepäckwagenachsen	3,8
„ Güterwagenachsen	14,6
überhaupt . .	26,8.
Durchschnittsertrag für 1 Zugkm	2,39 Kr.
Kosten „ 1 „	1,78 „ .

4. Verkehr.

a) Personenverkehr:

	I.	II.	III.	zusammen
	Klasse			
Anzahl der Reisenden	8 085	451 908	13 335 403	13 795 396
in Prozenten	0,06	3,28	96,66	—
Personenkilometer	1 476 992	39 990 188	317 844 498	359 311 678
in Prozenten	0,41	11,13	88,46	—
Jeder Reisende hat durchschnittlich zurückgelegt . . . . km	182,7	88,5	23,8	26,0
Durchschnittliche Besetzung der Personenwagenplätze . . %	11,4	15,1	29,7	26,6

[1]) Ohne Arbeitszüge.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:24 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Auf Zeitkarten haben

im Jahre 1909/1910 2 680 540 Reisende 29 810 454 Personenkm und
„ „ 1910/1911 3 045 230 „ 32 904 712 „
zurückgelegt.

b) Güterverkehr:

Es wurden befördert	Tonnen	Tonnenkilometer	Mittlere Transportlänge km
Eil- und Frachtgut	5 196 241	323 633 096	62,3
frachtfreies Gut	98 485	5 149 742	52,3
lebende Tiere und Fahrzeuge . .	36 724	3 980 272	108,4
Gepäck- und Poststücke	—	15 660 633	—
zusammen . . .	5 331 450	348 423 743	—

Durchschnittliche Fahrt einer Gütertonne . . . . . 62,4 km,
„ Belastung einer Güterwagenachse . . 2,27 t,
„ Ausnutzung der Tragfähigkeit. . . . 41,6 %.

5. Finanzielle Ergebnisse.

Die Einnahme der Staatsbahnen und der Hauptbahn betrug:

a) im Personenverkehr:
für Personenbeförderung [1]). . . . . 9 954 684 Kr.
„ Gepäck- und Postbeförderung . . . . . 883 427 „
zusammen . . 10 838 111 Kr.

Es kommen von der Personengeldeinnahme:

	Kronen	für 1		%
		Person	Personenkm	
		Öre		
auf I. Klasse	135 117	1 671	9,1	1,4
„ II. „	1 748 511	369	4,4	18,0
„ III. „	7 838 864	59	2,5	80,6
überhaupt	—	72	2,3	—

[1]) Hierin 81 493 Kr. für Extrazüge und Militärtransporte.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:24 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

b) im Güterverkehr:		
für Eil- und Frachtgut	12 463 468 Kr.	
„ lebende Tiere	315 397 „	
„ Fahrzeuge	49 223 „	
zusammen .		12 828 088 Kr.
„ 1 tkm Frachtgut	3,5 Öre	
„ 1 Gütertonnenkm	3,9 „	
c) sonstige Einnahmen . .		458 412 „
Gesamteinnahme		24 124 611 Kr.
für 1 Zugkm	2,39 Kr.	
„ 1 Wagenachskm	8,9 Öre	
Die Ausgaben haben betragen:		
für die allgemeine Verwaltung . .	226 478 Kr.	
„ „ Verkehrs- „ . .	6 138 817 „	
„ „ Maschinen- „ . .	6 310 607 „	
„ „ Bahn- „ . .	4 572 348 „	
an sonstigen Ausgaben	674 676 „	
zusammen .		17 922 926 Kr.
für 1 Zugkm	1,78 Kr.	
„ 1 Wagenachskm	6,6 Öre	
Verhältnis von $\frac{\text{Ausgabe}}{\text{Einnahme}}$	74,2 %.	
Der Überschuß betrug		6 201 685 Kr.
auf 1 km Bahn	2 353 Kr.	
in Prozenten des Anlagekapitals .	2,22 %.	

Auf 1 Betriebskm kommen	1909/1910		1910/1911	
	Kronen	%	Kronen	%
a) an Einnahme:				
im Personenverkehr	3 872	44,2	4 112	44,9
„ Güterverkehr	4 725	53,9	4 866	53,2
aus sonstigen Einnahmen . . .	166	1,9	174	1,9
überhaupt	8 763	—	9 152	—
b) an Ausgaben:				
überhaupt	6 480	—	6 799	—
davon:				
auf allgemeine Verwaltung . . .	82	1,4	86	1,3
„ Verkehrsverwaltung	2 218	33,7	2 329	34,2
„ Maschinenverwaltung . . .	2 323	36,0	2 394	35,2
„ Bahnverwaltung	1 610	25,0	1 735	25,5
„ sonstige Ausgaben	247	3,9	255	3,8

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:24 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Von der beförderten Gesamtgütermenge kommen:	Tonnen	%
auf Erze aller Art	2 400 319	46,19
„ Bau- und Brennholz	786 031	15,13
„ Holzmasse	421 324	8,11
„ Kohlen und Koks	333 465	6,42
„ Getreide und Mehl	109 323	2,10
„ Düngemittel	107 674	2,07

Die wesentlichsten Betriebsergebnisse des norwegischen Gesamteisenbahnnetzes (mit Schmalspurbahnen) für die Zeit vom 1. Juli 1910 bis 30. Juni 1911 sind nachstehend zusammengestellt:

Mittlere Betriebslänge	3 051	km
Verwendetes Anlagekapital:		
überhaupt	303 982 524	Kr.
für 1 km Bahnlänge	98 534	„
Geleistete Zugkilometer:		
überhaupt	10 817 828	km
für 1 km	3 546	„
Beförderte Reisende	14 325 560	
Geleistete Personenkilometer:		
überhaupt	371 287 584	km
für 1 km	121 693	„
Mittlere Fahrt einer Person	25,9	„
Beförderte Güter (Eil- und Frachtgut)	5 790 178	t
Geleistete Gütertonnenkilometer:		
überhaupt	336 392 655	tkm
für 1 km	110 257	„
Mittlere Fahrt einer Gütertonne	58,1	km
Gesamteinnahme:		
überhaupt	25 659 471	Kr.
für 1 km	8 410	„
und zwar:		
im Personenverkehr	3 700	„
„ Güterverkehr	4 551	„
Durchschnittsertrag:		
für 1 Personenkilometer	2,8	Öre
„ 1 Gütertonnenkilometer	4,0	„

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:24 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Gesamtausgabe:	
überhaupt	19 068 447 Kr.
für 1 km	6 250 „
Verhältnis von $\frac{\text{Ausgabe}}{\text{Einnahme}}$	74,3 %
Überschuß:	
überhaupt	6 591 024 Kr.
für 1 km	2 160 „
in Prozenten des Anlagekapitals	2,17 %

Die Anzahl der Beamten bei den norwegischen Eisenbahnen betrug:

	1909/1910	1910/1911
bei den Staatsbahnen	4 648	5 009
„ „ Privatbahnen	1 301	1 380
überhaupt .	5 949	6 389

Auf den norwegischen Staatsbahnen und der Hauptbahn sind verunglückt:

	1909/1910		1910/1911	
	getötet	verletzt	getötet	verletzt
Reisende	1	2	1	2
Beamte und Arbeiter	5	14	7	26
Fremde Personen	7	12	8	4
zusammen . .	13	28	16	32

Hiernach kommen auf eine Million Zugkilometer:
im Jahre 1909/1910 1,32 Tote und 2,84 Verletzte und
„ „ 1910/1911 1,59 „ „ 3,17 „ .

Generated on 2019-07-31 15:24 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Die Eisenbahnen in Dänemark

im Betriebsjahr 1910/1911.[1])

(Nach dem amtlichen Betriebsbericht: Kjöbenhavn, trykt hos J. D. Quist & Komp. [E. Levison] 1911.)

I. Staatsbahnen

(mit Einschluß der vom Staate verwalteten Privatbahnen).

Die dänischen Staatsbahnen hatten Ende März 1911 eine Länge von 1 959 km. Privatgesellschaften gehörten hiervon wie bisher 99 km, nämlich die Bahnstrecken Orehoved—Gjedser (45,4 km), Viborg—Aalestrup (37,7 km) und Sorö—Vedde (15,9 km). In dem Eigentums- und sonstigen Verhältnisse sind Änderungen gegenüber den Vorjahren nicht eingetreten.

Das Personal bestand am Jahresschluß aus 13 043 Köpfen, gegen 12 716 im Vorjahr.

1. Betriebsmittel und deren Leistungen.

Bestand am 31. März:	1909/1910	1910/1911
Lokomotiven	604	619
Tender	416	427
Personenwagen	1 398	1 478
Zahl der Sitzplätze in den Personenwagen	64 060	69 662
davon: Plätze 1. Klasse	2 270	2 354
= %	3,6	3,4
Plätze 2. Klasse	11 291	11 855
= %	17,6	17,0
Plätze 3. Klasse	50 499	55 453
= %	78,8	79,6

[1]) Vgl. die früheren Aufsätze über die dänischen Eisenbahnen, zuletzt Jahrgang 1911, S. 1026 ff.

Generated on 2019-07-31 15:24 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

	1909/1910	1910/1911
Postwagen	114	114
Gepäckwagen	303	308
Güter- und Viehwagen	8 644	8 792
davon:		
bedeckte	4 349	4 360
offene	4 295	4 432
Die Gepäck-, Güter- und Viehwagen hatten zusammen Tragkraft t	95 096	97 016
Für den Schiffahrtsbetrieb und die Fähranlagen waren vorhanden:		
Schiffe	9	8
Fährboote	23	23
Die Schiffe und Fährboote hatten zusammen Tragkraft	8 999	8 945

Beschafft wurden im Berichtsjahre 1910/11: 12 Personenzuglokomotiven mit Tendern, 4 Rangierlokomotiven, 83 Drehgestell-Personenwagen, 8 Gepäckwagen, 21 bedeckte und 156 offene Güterwagen sowie 6 Hilfswagen und 2 Schneepflüge. Ausgemustert wurden 1 Lokomotive, 1 Tender, 3 Personen-, 3 Gepäck-, 10 bedeckte und 19 offene Güterwagen sowie 1 Fährschiff.

Leistungen der Lokomotiven und Wagen.	1909/1910	1910/1911
Die Lokomotiven haben geleistet:		
im ganzen km	15 486 135	15 177 392
davon:		
vor Zügen „	13 734 604	13 767 087
im Vorspanndienst „	1 402 407	1 097 470
in Leerfahrten „	153 137	139 559
beim Fahren von Gleisbettungsstoffen „	195 987	173 276
außerdem im Verschiebedienst Stunden	782 722	790 800
Von den Zuglokomotiven hat jede im Zug- oder Verschiebedienst geleistet km	40 491	37 478
Es kommen im Durchschnitt:		
Lokomotivkilometer auf 1 Bahnkm	7 959	7 803
Zugkilometer auf 1 Bahnkm	7 059	7 078

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:24 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	1909/1910	1910/1911
Wagen auf 1 Zug	14,290	14,020
und zwar: Personenwagen	4,717	4,437
Postwagen	0,379	0,375
Güterwagen	9,194	9,208
Reisende auf 1 Zug	54,2	53,9
mit Frachtberechnung befördertes Gut auf 1 Zug [1] . . . . . t	28,0	29,6
Die eigenen und fremden Wagen haben auf den Staatsbahnen geleistet . . km	196 277 350	193 013 549
und zwar:		
die Personenwagen . . . . . „	64 788 006	61 079 038
„ Postwagen . . . . . „	5 216 208	5 162 704
„ Gepäck- und Güterwagen . . . „	126 273 136	126 771 807
Es kommen im Durchschnitt:		
Wagenkm auf 1 Bahnkm	100 872	99 231
Wagenachskm auf 1 Bahnkm	229 424	233 088
„ „ 1 Zugkm	32,5	32,9
Durchschnittlich wurden in einem Wagen befördert:		
Reisende . . . . . .Anz.	11,5	12,2
Gut, für das Fracht bezahlt wurde . . t	3,05	3,22
Zahl der geleisteten Platzkm . . Mill. rd.	2 890,9	2 802,6
davon: 1. Klasse . . . . . „	121,0	100,8
2. „ . . . . . „	573,6	559,3
3. „ . . . . . „	2 196,3	2 142,5
Von den bewegten Plätzen waren durchschnittlich besetzt . . . . . %	25,1	25,8
Die Tragkraft der Gepäck-, Güter- und Viehwagen war durchschnittlich ausgenutzt mit . . . . . %	32,1	34,4

[1]) Werden das frachtfrei beförderte Reisegepäck und die sonstigen o h n e Frachtberechnung beförderten Güter (Dienstgüter usw.) mit in Rechnung gezogen, so ergeben sich als durchschnittliche Fracht eines Zuges für 1910/11 31,2 t gegen 29,6 t im Jahre 1909/10.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:24 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	1909/1910	1910/1911
Die Durchschnittsleistung der eigenen Wagen betrug:		
bei den Personenwagen . . . . . km	45 117	40 174
„ „ Postwagen . . . . . „	43 848	42 801
„ „ Güterwagen . . . . . „	12 800	12 907
Die Schiffe und Fährboote haben geleistet . . . . . „	653 117	641 982

2. Verkehr.

Die Zahl der beförderten Reisenden (Fahrten) ist im Berichtsjahr von 21 935 030 auf 22 346 461, mithin um 411 431 oder 1,88 % gestiegen. Die ersten beiden Wagenklassen weisen zusammen eine Abnahme von 7 540 Reisenden (0,34 %), die dritte Wagenklasse dagegen eine Zunahme von 418 971 Reisenden (2,13 %) auf. Die Abwanderung der Reisenden aus der ersten und zweiten in die dritte Wagenklasse hat sich danach noch weiter verschärft, denn von je 100 Reisenden benutzten:

Klasse	1902/03 (vor den Tariferhöhungen)	1903/04	1904/05	1905/06	1906/07	1907/08	1908/09	1909/10	1910/11
1	0,6	0,6	0,5	0,5	0,4	0,5	0,4	0,3	0,2
2	12,6	11,7	10,8	10,5	10,5	10,8	10,2	9,9	9,8
3	86,8	87,7	88,7	89,0	89,1	88,7	89,4	89,8	90,0

Für sich betrachtet, ist auch die Zahl der Reisenden in der zweiten Wagenklasse gestiegen, nämlich um 26 182 = 1,2 %; die Zahl der Reisenden in der ersten Wagenklasse ist dafür aber um 33 722 = 45,2 % zurückgegangen.

Auch finanziell hat sich der Personenverkehr nicht günstig gestaltet. Im ganzen sind 20 261 877 Kr., gegen das Vorjahr 174 248 Kr. oder 0,85 % weniger aufgekommen. Der Verkehr auf gewöhnliche Fahrkarten ergab bei einer Gesamteinnahme von 17 538 221 Kr. eine Mindereinnahme von 342 229 Kr. = 1,91 %, davon der Schnellzugverkehr bei einer Gesamteinnahme von 844 516 Kr. eine Mindereinnahme von 32 231 Kr. = 3,68 %. Die Einnahmen auf zusammengestellte Fahrscheinhefte sind von 434 796 Kr. auf 417 979 Kr. zurückgegangen. Dagegen betrugen die Einnahmen auf Jahres- und Monatskarten 1 175 723 Kr. (gegen 1 084 021 Kr.), auf vierzehntägige Karten 88 640 Kr. (gegen 82 130 Kr.). Der Binnenverkehr brachte im Berichtsjahre 85 %, der Verkehr mit fremden Bahnen und der Durch-

Generated on 2019-07-31 15:24 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

gangsverkehr 15 % der Gesamteinnahme auf. Der Binnenverkehr ergab gegen das Vorjahr eine Mindereinnahme von 1,3 %, der Verkehr mit fremden Bahnen einschließlich des Durchgangsverkehrs eine Mindereinnahme von 1,6 %.

Von der Gesamtzahl der Reisenden wurden befördert: im	1909/1910	1910/1911
Binnenverkehr	20 882 044	21 263 123
Verkehr mit fremden Bahnen oder Dampfschiffsstationen:		
nach fremden Bahnen usw.	514 358	530 818
von „ „ „	524 663	541 053
Durchgangsverkehr	13 965	11 467

Die durchschnittliche Beförderungsstrecke betrug 35,3 km (gegen 36,0 km im Vorjahr), die Durchschnittseinnahme für eine Fahrt 86,9 Öre (gegen 89,7 Öre im Vorjahr) und die Durchschnittseinnahme für ein Personenkilometer — wie im Vorjahr — 2,5 Öre.

Im Güterverkehr ist die Zahl der beförderten Tonnen von 4 885 888 t auf 5 148 016 t, mithin um 262 128 t oder 5,37 % gestiegen. Von der Gesamtmenge wurden 3 748 112 t oder 73 % im Binnenverkehr, 1 351 102 t oder 26 % im Wechselverkehr mit fremden Bahnen und 48 802 t oder 1 % im Durchgangsverkehr befördert. Gegen das Vorjahr ist der Binnenverkehr um 135 606 t oder 3,8 % und der Wechselverkehr mit fremden Bahnen um 126 646 t oder 10,3 % gestiegen, der Durchgangsverkehr dagegen um 124 t oder 0,3 % gesunken. Von der Steigerung des Wechselverkehrs mit fremden Bahnen kommen 61 983 t auf den Versand und 64 663 t auf den Empfang. Die durchschnittliche Beförderungsstrecke betrug 85,95 km (gegen 85,40 km im Vorjahr), die durchschnittliche Einnahme für eine Tonne 4,31 Kr. (gegen 4,24 Kr. im Vorjahr) und für ein Tonnenkilometer — wie im Vorjahr — 5,0 Öre. Im ganzen sind im Güterverkehr 22 175 132 Kr., gegen das Vorjahr 1 447 822 Kr. oder 7,0 % mehr, aufgekommen. An der Gesamteinnahme ist der Binnenverkehr mit 16 437 164 Kronen oder 74 %, der Wechselverkehr mit fremden Bahnen und der Durchgangsverkehr mit 5 737 968 Kr. oder 26 % beteiligt. Gegen das Vorjahr sind die Einnahmen beim Binnenverkehr um 768 888 Kr. oder 4,9 %, beim Wechselverkehr mit fremden Bahnen und im Durchgangsverkehr um 678 934 Kr. oder 13,4 % gestiegen.

Generated on 2019-07-31 15:24 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Von den wichtigeren Güterarten wurden befördert:

	1909/10	1910/11
Steinkohlen	695 300 t = 14,9 %[1])	724 000 t = 15,0 %[1])
Getreide, Mehl usw. . . .	378 600 „ = 8,1 „	430 600 „ = 8,9 „
Futtermittel	414 000 „ = 8,8 „	410 400 „ = 8,5 „
Ziegel- und Kalkwerkserzeugnisse	316 500 „ = 6,8 „	347 400 „ = 7,2 „
Bauholz und sonstige Walderzeugnisse	305 200 „ = 6,5 „	337 300 „ = 7,0 „
Erde und Steine	357 900 „ = 7,6 „	316 600 „ = 6,5 „
Düngemittel	130 200 „ = 2,8 „	164 300 „ = 3,4 „
Metalle und Metallwaren. .	152 600 „ = 3,3 „	163 200 „ = 3,3 „
Fleisch, Speck usw. . . .	121 900 „ = 2,6 „	136 400 „ = 2,8 „
Milch	108 300 „ = 2,3 „	121 500 „ = 2,5 „
Butter	95 200 „ = 2,0 „	99 400 „ = 2,1 „
Mais	74 600 „ = 1,6 „	78 300 „ = 1,6 „
Torf	61 500 „ = 1,3 „	57 100 „ = 1,2 „
Fische	46 700 „ = 1,0 „	55 300 „ = 1,1 „
Eier	30 200 „ = 0,6 „	32 400 „ = 0,7 „ .

Von deutschen Stationen gingen ein:

über Vamdrup: 85 700 t Steinkohlen, 54 700 t Metalle und Metallwaren, 10 800 t Getreide, 6 900 t Dünge- und 3 000 t Futtermittel;
„ Vedsted: 33 900 t Steinkohlen;
„ Gjedser: 17 800 t Steinkohlen, 13 800 t Metalle und Metallwaren und 7 800 t Getreide.

Nach deutschen Stationen wurden befördert:

über Vamdrup oder Vedsted: 14 400 t Fische, 10 200 t Fleisch, 4 100 t Milch;
„ Korsör—Kiel oder Gjedser—Warnemünde: 13 100 t Milch, 7 900 t Fleisch, 6 200 t Fische, 2 900 t Getreide und 2 200 t Butter.

Nach England (über Esbjerg) wurden 72 700 t Fleisch, 38 500 t Butter und 15 000 t Eier ausgeführt.

An Tieren wurden befördert:

Pferde . . .	88 683	Stück	(gegen	1909/10	mehr	12 801 Stück	= 16,9 %),
Rinder . .	345 146	„	(„	1909/10	„	35 097 „	= 11,3 „),
Kälber . .	95 751	„	(„	1909/10	„	7 100 „	= 8,0 „),
Schweine .	661 557	„	(„	1909/10	weniger	5 647 „	= 0,8 „),
andere Tiere	115 367	„	(„	1909/10	mehr	20 020 „	= 21,0 „).

[1]) Sämtlicher Güter.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:24 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die weiteren Einzelheiten des Verkehrs ergibt die nachstehende Übersicht:

a) Personenverkehr (ohne Korsör—Kiel):	1909/1910	1910/1911
Zahl der beförderten Personen	21 933 221	22 344 630
davon:		
in 1. Klasse	74 678	40 956
in Prozenten der im ganzen beförderten Personen . . . . . %	0,3	0,2
in 2. Klasse	2 170 695	2 196 817
in Prozenten. . . . . %	9,9	9,8
in 3. Klasse	19 687 848	20 106 857
in Prozenten. . . . . %	89,8	90,0
Beförderte Reisende auf 1 Bahnkm . . .	11 272	11 488
Im Binnenverkehr (zwischen Stationen der Staatsbahnen) wurden befördert Personen	20 882 044	21 263 123
Im Verkehr mit inländischen Privatbahnen, mit ausländischen Eisenbahnen und im Durchgangsverkehr wurden befördert Personen	1 051 177	1 081 507
Zahl der durchfahrenen Personenkm . . .	789 798 855	788 814 029
Es kamen Personenkm:		
auf 1 Bahnkm	405 899	405 539
„ 1 Zugkm	54,2	53,9
„ 1 Wagenachskm	4,2	4,3
Durchschnittslänge einer Reise . . . km	36,0	35,3
Von der Gesamtzahl der Reisenden wurden befördert:		
auf gewöhnliche Fahrkarten	18 125 905	18 361 089
im Rundreiseverkehr	83 296	84 301
auf Zeitkarten:		
Jahres- und Monatskarten	3 697 320	3 870 180
vierzehntägige Karten	26 700	29 060
Von den auf gewöhnliche Fahrkarten und im Rundreiseverkehr zurückgelegten Reisen kommen auf Entfernungen:		
bis 15 km	8 281 671	8 447 714
oder in Prozenten sämtlicher Reisen . . . . . %	45,5	45,9

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:24 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	1909/1910	1910/1911
von 16 bis 30 km	4 460 117	4 611 545
in Prozenten. . . . . %	24,5	25,0
von 31 bis 50 km	2 130 492	2 176 374
in Prozenten. . . . . %	11,7	11,8
von 51 bis 75 km	1 147 161	1 103 709
in Prozenten. . . . . %	6,3	6,0
von 76 bis 100 km.	530 639	503 486
in Prozenten. . . . . %	2,9	2,7
von 101 bis 196 km	1 030 901	979 027
in Prozenten. . . . . %	5,7	5,3
von 197 bis 400 km	528 654	520 930
in Prozenten. . . . . %	2,9	2,8
über 400 km	99 566	102 605
in Prozenten. . . . . %	0,5	0,5
b) Güterverkehr:		
Befördertes Reise- und Frachtgut, einschließlich Fahrzeuge und Leichen . t	4 692 022	4 934 799
davon waren:		
Reisegut . . . . . t	11 040	11 177
Frankatursendungen [1]) . . . . . „	99 671	102 000
Expreß- und Eilgut . . . . . „	57 261	66 717
Stückgut . . . . . „	596 555	620 298
Wagenladungsgut . . . . . „	3 854 056	4 050 482
gebrauchtes Packzeug . . . . . „	72 345	83 446
Fahrzeuge und Leichen . . . . Anz.	2 187	1 358
An Vieh wurden befördert:		
Pferde . . . . . Stück	75 893	88 696
Hornvieh und Kälber . . . . . „	398 700	440 898
Schweine . . . . . „	667 204	661 557
sonstige Tiere . . . . . „	95 347	115 367
Berechnetes Gewicht der beförderten Tiere . . . . . t	193 866	213 217
Gesamtgewicht der beförderten Güter, Tiere und Fahrzeuge . . . . . „	4 885 888	5 148 016
Auf 1 Bahnkm wurden befördert . . . „.	2 511	2 647

[1]) Das sind im Binnenverkehr gegen Frankatur im Betrag bis zu 1 Kr., von 1908/1909 ab bis zu 2 Kr., beförderte Sendungen.

Generated on 2019-07-31 15:24 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

	1909/1910	1910/1911
Von den im ganzen beförderten Gütern und Tieren kamen:		
auf den Binnenverkehr . . . . . t	3 612 506	3 748 112
auf den Verkehr mit inländischen Privatbahnen, ausländischen Eisenbahnen und Dampfschiffen . . . . . „	1 224 456	1 351 102
und zwar:		
Versand . . . . . „	478 094	540 077
Empfang . . . . . „	746 362	811 025
auf den Durchgangsverkehr . . . . . „	48 926	48 802
Zahl der im Güterverkehr geleisteten Tonnenkm . . . . . tkm	417 249 844	442 438 859
davon kamen auf:		
Reisegut . . . . . „	939 506	939 436
Frankatursendungen . . . . . „	10 465 434	10 710 011
Expreß- und Eilgut . . . . . „	8 938 415	9 984 549
Stückgut . . . . . „	66 565 084	69 054 225
Wagenladungsgut . . . . . „	300 869 997	319 512 154
gebrauchtes Packzeug . . . . . „	9 295 058	10 565 964
Fahrzeuge und Leichen . . . . . „	128 635	106 522
Tiere . . . . . „	20 047 715	21 565 998
Es kamen Tonnenkm auf 1 Bahnkm . „	214 436	227 463
Mittlere Beförderungslänge einer Tonne Gut einschließlich Tiere . . „	85,40	85,95
Berechnete Zahl der bei Beförderung des frachtfreien Guts geleisteten Tonnenkm . . . . . „	21 259 220	21 729 533

3. Finanzielle Ergebnisse.

A. Einnahme:	1909/1910	1910/1911
Gesamteinnahme . . . . . Kr. [1])	44 054 873	45 408 793
davon kamen:		
auf den Personenverkehr:		
im ganzen . . . . . Kr.	20 436 125	20 261 877
in Prozenten. . . . . %	46,4	44,6

[1]) 1 Krone = 100 Öre = 1,125 ℳ.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:24 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

		1909/1910	1910/1911
auf den Güter- und Viehverkehr:			
im ganzen	Kr.	20 727 310	22 175 132
in Prozenten	%	47,0	48,8
auf die Postbeförderung:			
im ganzen	Kr.	1 476 788	1 515 761
in Prozenten	%	3,4	3,3
auf sonstige Quellen:			
im ganzen	Kr.	711 236	755 363
in Prozenten	%	1,6	1,7
auf Abzüge von Gehalt und Lohn zugunsten der Pensionskasse:			
im ganzen	Kr.	703 414	700 660
in Prozenten	%	1,6	1,6
Es kamen auf:			
1 km Bahnlänge	Kr.	22 641	23 345
1 Zugkm	„	3,21	3,30
1 Achskm	Öre	10	10
1 Tag	Kr.	120 698	124 408
An den Einnahmen aus der Personenbeförderung sind beteiligt:			
die 1. Klasse mit	Kr.	529 167	373 526
in Prozenten	%	2,7	1,9
die 2. Klasse mit	Kr.	4 582 043	4 483 011
in Prozenten	%	23,3	23,1
die 3. Klasse mit	Kr.	14 568 733	14 564 963
in Prozenten	%	74,0	75,0
Die durchschnittliche Einnahme aus dem Personenverkehr betrug:			
für eine Person:			
in der 1. Klasse	Öre	708,6	912,0
„ „ 2. „	„	211,2	204,0
„ „ 3. „	„	74,0	72,4
überhaupt	„	89,7	86,9
für 1 Personenkm	„	2,5	2,5
auf 1 Personenwagenkm		30,4	31,8
Von den Einnahmen aus dem Güter- und Viehverkehr kamen auf:			
Reisegut	Kr.	673 053	667 247
in Prozenten	%	3,2	3,0

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:24 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

		1909/1910	1910/1911
Frankatursendungen	Kr.	738 567	789 903
in Prozenten	%	3,6	3,6
Expreß- und Eilgut	Kr.	1 212 542	1 377 746
in Prozenten	%	5,8	6,2
Stückgut	Kr.	5 170 839	5 490 713
in Prozenten	%	25,0	24,8
Wagenladungsgut	Kr.	10 179 374	10 916 452
in Prozenten	%	49,1	49,2
gebrauchtes Packzeug	Kr.	246 924	284 185
in Prozenten	%	1,2	1,3
Freimarkenpakete	Kr.	560 844	580 654
in Prozenten	%	2,7	2,6
Fahrzeuge und Leichen	Kr.	56 854	50 046
in Prozenten	%	0,3	0,2
Tiere	Kr.	1 888 313	2 018 186
in Prozenten	%	9,1	9,1
Die durchschnittliche Einnahme aus dem Güterverkehr betrug:			
für 1 Tonne:			
Reisegut	Kr.	60,96	59,70
Frankatursendungen	„	7,41	7,74
Expreß- und Eilgut	„	21,18	20,65
Stückgut	„	8,67	8,85
Wagenladungsgut	„	2,64	2,69
gebrauchtes Packzeug	„	3,41	3,40
Fahrzeuge und Leichen	„	51,99	73,70
Tiere	„	9,74	9,46
im Mittel	„	4,24	4,31
für 1 Tonnenkm:			
Reisegut	Öre	71,6	71,0
Frankatursendungen	„	7,1	7,4
Expreß- und Eilgut	„	13,6	13,8
Stückgut	„	7,8	7,9
Wagenladungsgut	„	3,4	3,4
gebrauchtes Packzeug	„	2,7	2,7
Fahrzeuge und Leichen	„	44,2	47,0
Tiere	„	9,4	9,4
im Mittel	„	5,0	5,0
für 1 Güterwagenkm	„	16,4	17,5

Generated on 2019-07-31 15:24 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

		1909/1910	1910/1911
B. Ausgabe:			
Gesamtausgabe	Kr.	41 163 895	42 004 077
davon kamen:			
auf die Generaldirektion	„	496 578	489 991
in Prozenten	%	1,2	1,2
auf die Bahnabteilung	Kr.	6 686 076	6 635 244
in Prozenten	%	16,2	15,8
auf die Maschinenabteilung	Kr.	15 559 075	15 961 394
in Prozenten	%	37,8	38,0
auf die Verkehrsabteilung	Kr.	14 017 464	14 096 960
in Prozenten	%	34,1	33,6
auf die Rechnungsabteilung	Kr.	514 997	539 054
in Prozenten	%	1,3	1,3
auf sonstige Ausgaben	Kr.	1 449 703	1 526 967
in Prozenten	%	3,5	3,6
auf Pensionen, Unterstützungen u. dgl.	Kr.	1 212 500	1 326 828
in Prozenten	%	2,9	3,1
auf Erneuerung der Bahnanlagen und Betriebsmittel	Kr.	1 227 502	1 427 639
in Prozenten	%	3,0	3,4
Von den Ausgaben kamen:			
auf 1 Bahnkm	Kr.	21 155	21 595
„ 1 Zugkm	„	3,00	3,05
„ 1 Achskm	Öre	9	9
„ 1 Tag	Kr.	112 778	115 080
„ 100 Kr. Einnahme	„	93,44	92,50
C. Überschuß:			
Der Überschuß betrug:			
im ganzen	Kr.	2 890 978	3 404 716
für 1 Bahnkm	„	1 486	1 750
„ 1 Zugkm	„	0,21.	0,25
„ 1 Achskm	Öre	1	1
„ 1 Tag	Kr.	7 920	9 328

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:24 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

		1909/1910	1910/1911
in Prozenten der Gesamteinnahme	%	6,56	7,50
in Prozenten des im Jahresdurchschnitt verwendeten Anlagekapitals	%	1,19	1,33
Von dem Überschuß sind abzusetzen als Gewinnanteil des Personals nach Maßgabe des Gesetzes vom 15. Mai 1903	Kr.	—	—
Der Nettoüberschuß betrug demnach	„	2 890 978	3 404 716
Das Anlagekapital betrug am Jahresschluß	„	250 318 935	262 230 774

Nach der vorstehenden Übersicht ergibt sich gegen das Vorjahr:

eine Mehreinnahme . . . von 1 353 920 Kr. (= 3,07 %),
eine Mehrausgabe . . . „ 840 182 „ (= 2,04 %),
ein Mehrüberschuß . . „ 513 738 „ (= 17,77 %).

Über den Fährbetrieb Gjedser—Warnemünde enthält der Betriebsbericht folgende Angaben:

	1909/1910	1910/1911
Es wurden befördert:		
Reisende	107 800	115 200
Güter t	142 742	148 215
An Einnahmen sind aufgekommen:		
aus der Personenbeförderung Kr.	181 700	186 900
„ „ Güterbeförderung „	200 300	208 200
„ „ Postbeförderung „	71 100	71 100
zusammen „	453 100	466 200
Die Ausgaben betrugen „	380 641	370 823

Von dänischen Schiffen wurden im Berichtsjahr 1910/11 im ganzen 759, im Durchschnitt täglich 2,1 Fahrten ausgeführt. Durchschnittlich kommen auf eine Überfahrt 38 Reisende und 48,8 Gütertonnen.

Generated on 2019-07-31 15:24 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

4. Unfälle.

	1909/1910		1910/1911	
	getötet	verletzt	getötet	verletzt
1. Reisende:				
ohne eigene Schuld bei Unfällen während der Bewegung der Züge	—	1	—	—
infolge eigener Unvorsichtigkeit	2	1	1	2
2. Eisenbahnbeamte und Arbeiter:				
A. beim eigentlichen Betrieb:				
a) ohne eigene Schuld bei Unfällen während der Bewegung der Züge .	1	—	—	7
b) infolge Unvorsichtigkeit beim Besteigen oder Verlassen der Züge . .	1	—	—	—
c) beim Rangieren von Zügen oder Lokomotiven	2	12	3	14
d) infolge Unvorsichtigkeit beim Betreten der Gleise	2	2	3	—
e) infolge sonstiger Unvorsichtigkeit im Dienst	3	3	2	2
B. bei Arbeiten außerhalb des eigentlichen Bahnbetriebs	—	—	1	3
3. Sonstige Personen:				
a) bei Arbeiten auf Bahnhöfen	2	3	1	2
b) ohne eigene Schuld, infolge von Zugunfällen, mangelhafter Bewachung von Übergängen u. dgl.	—	1	—	1
c) beim absichtlichen oder unaufmerksamen Aufenthalt auf dem Bahnkörper	17	1	15	2
zusammen . .	30	24	26	33

II. Privatbahnen.

Die durchschnittliche Betriebslänge der dänischen Privatbahnen hat im Berichtsjahr 1 423 km betragen (gegen 1 395 km im Vorjahr). Eröffnet wurde am 2. Juli 1910 die Bahnstrecke Aars—Hvalpsund (25,5 km).

Die hauptsächlichsten Betriebsergebnisse sind in der folgenden Übersicht zusammengestellt:

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:25 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Übersicht der Längen sowie der kilometrischen

Lfd. Nr.	Privateisenbahnen[1]	Betriebslänge im Jahresdurchschnitt 1909/10	1910/11
		Kilometer	
1	Amagerbahn	12	12
2	Hornbäkbahn	13	13
3	Gribskovbahn	32	32
4	Hilleröd—Frederiksvärk	23	23
5	Lyngby—Vedbäk	12	12
6	Slangerupbahn	34	34
7	Odsherredbahn	49	49
8	Höng—Töllöse	38	38
9	Ostseeländische Eisenbahn (Rechnungsjahr = Kalenderj.)	46	46
10	Prästö—Nästved	23	23
11	Kallehave-Bahn	21	21
12	Rönne—Nexö und Alminding-Bahn (schmalspur.)	38 [2]	38 [2]
13	Lollandsche Eisenbahn (Rechnungsjahr = Kalenderjahr)	65	65
14	Maribo—Bandholm	8	8
15	Nordfünensche Eisenbahn	37	37
16	Odense—Kjerteminde—Dalby	32	32
17	Odense—Svendborg (Südfünensche Eisenbahn)	47	47
18	Odense—Nörre—Faaborg	51	51
19	Svendborg—Nyborg	38	38
20	Kolding—Egtved (schmalspur.)	28	28
21	Veile—Vandel	28	28
22	Veile—Give	30	30
23	Horsens—Törring (schmalspur.)	28	28
24	Horsens—Bryrup (schmalspur.)	38	38
25	Horsens—Juelsminde	31	31
26	Horsens—Odder	34	34
27	Hads—Ning Herreder	36	36
28	Hammel—Aarhus	38	38
29	Ebeltoft—Trustrup	23	23
30	Randers—Hadsund	41	41
31	Aalbörg—Hadsund	57	57
32	Aalborg—Hvalpsund	41 [3]	69 [3]
33	Fjerritslev—Frederikshavn	135	135
34	Skagenbahn (schmalspur.)	40	40
35	Thisted—Fjerritslev	54	54
36	Vemb—Lemvig—Thyborön	56	56
37	Varde—Nörre Nebel	38	38
	Gesamtlänge der Privatbahnen	1 395	1 423
38	Staatsbahn Nyborg—Ringe—Faaborg im Betrieb der Odense—Svendborger (Südfünenschen) Eisenbahngesellschaft	56	56

[1] Soweit bei den einzelnen Bahnen nichts anderes angegeben, umfaßt das Rechnungsjahr ebenso wie bei den Staatsbahnen die Zeit vom 1. April bis 31. März.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:25 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Einnahmen und Ausgaben der Privatbahnen.

Auf 1 km Bahnlänge kam						Von der Einnahme entsprangen dem			
Einnahme		Ausgabe		Überschuß		Pers.-Verkehr		Güterverkehr	
1909/10	1910/11	1909/10	1910/11	1909/10	1910/11	1909/10	1910/11	1909/10	1910/11
Kronen									
12 839	13 839	9 183	9 306	3 656	4 533	8 821	9 065	3 021	3 818
8 007	8 095	5 673	5 840	2 334	2 255	6 370	6 398	1 454	1 460
5 919	6 175	4 145	4 320	1 774	1 855	2 562	2 680	3 107	3 247
5 874	6 230	3 975	4 201	1 899	2 029	2 779	2 930	2 674	2 827
3 766	3 891	3 653	3 775	113	116	2 212	2 113	1 421	1 669
10 214	10 210	8 334	8 156	1 880	2 054	5 268	5 806	4 537	3 877
6 720	7 345	4 794	4 946	1 926	2 399	2 767	2 986	3 362	3 693
4 039	4 222	3 376	3 604	663	618	1 664	1 685	2 168	2 311
6 974	7 376	5 367	5 635	1 607	1 741	2 600	2 773	4 191	4 327
5 270	5 481	3 228	3 327	2 042	2 154	2 810	2 865	2 075	2 234
5 440	5 554	4 018	3 990	1 422	1 564	2 982	3 093	2 148	2 131
4 169	4 243	2 757	2 773	1 412	1 470	2 005	2 021	1 895	1 947
13 307	14 316	8 718	8 710	4 589	5 606	4 908	5 411	7 885	8 398
12 532	15 301	5 393	5 347	7 139	9 954	1 365	1 559	10 020	12 481
7 343	7 951	4 263	4 495	3 080	3 456	3 592	3 787	3 473	3 801
6 398	6 879	4 175	4 288	2 223	2 591	3 263	3 333	2 923	3 315
17 679	18 958	10 389	10 867	7 290	8 091	7 523	7 872	8 938	9 850
4 111	4 479	3 490	3 507	621	972	2 201	2 263	1 725	2 033
5 926	6 151	5 407	5 693	519	458	3 125	3 150	2 356	2 462
2 740	2 914	2 698	2 861	42	53	1 201	1 207	1 438	1 600
2 653	2 925	2 309	2 376	344	549	1 174	1 192	1 296	1 569
5 731	6 128	3 510	3 832	2 221	2 296	2 337	2 436	2 884	3 198
5 273	5 602	4 217	4 154	1 056	1 448	2 152	2 129	2 458	2 791
3 961	4 222	3 085	3 122	876	1 100	1 893	1 987	1 875	2 037
4 737	4 946	3 727	3 577	1 010	1 369	2 539	2 560	1 930	2 121
3 799	4 091	3 025	3 055	774	1 036	2 167	2,239	1 401	1 605
7 666	7 778	5 534	5 544	2 132	2 234	4 318	4 160	2 886	3 077
5 792	5 539	3 580	3 495	2 212	2 044	3 013	2 693	2 494	2 567
3 128	3 050	2 803	2 850	325	200	1 282	1 224	1 450	1 453
4 616	4 582	3 521	3 731	1 095	851	2 124	2 118	2 176	2 146
4 864	5 051	4 241	4 033	623	1 018	2 430	2 496	2 192	2 335
4 134	3 855	3 391	3 369	743	486	1 880	1 814	1 919	1 830
5 629	5 852	4 582	4 565	1 047	1 287	2 648	2 644	2 663	2 883
3 453	3 302	2 693	2 679	760	623	1 732	1 740	1 290	1 440
2 674	2 757	2 104	1 987	570	770	1 551	1 480	944	1 103
4 301	4 408	3 734	3 705	567	703	1 837	1 855	2 085	2 018
3 734	3 961	2 677	2 733	1 057	1 228	1 368	1 430	2 135	2 285
6 181	6 477	5 394	5 492	787	985	3 133	3 178	2 664	2 919

[2]) Die Alminding-Bahn wurde nur im Sommer betrieben.

[3]) Außerdem wurden 8,6 km mit den Staatsbahnen gemeinschaftlich betrieben.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:25 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Kleine Mitteilungen.

Die Vollendung der Hedschasbahn[1]), deren Hauptlinie zwischen Damaskus und Medina schon seit längerer Zeit im Betriebe ist, wird neuerdings nachdrücklich gefördert. Es handelt sich nur noch um den Weiterbau von Medina nach Mekka (450 km), der dem türkischen Kriegsminister übertragen worden ist. Oberbaumaterial für diese Strecke ist schon im Jahre 1908 beschafft worden; zum Teil wurde es jedoch für die im Bau befindlichen Zweigbahnen Beled-esch-scheich (bei Haifa)—Akko (17 km), Dera—Bosra (34 km), Afule—Dschenin (17 km) und Jerusalem—Nablus in Anspruch genommen. Für die Führung der Bahn Medina—Mekka kommen zwei Linien in Betracht, die westliche, an der Küste entlang über Rabig, und die östliche, am Wüstenrand über el Hunk und Safina. Unter Zugrundelegung der durchschnittlichen Jahresleistung bei dem Bau der Strecke Damaskus—Medina von 150 km hofft man, die neue Strecke im Jahre 1915 fertig zu stellen.

Bahnbau auf Sumatra. Die Querbahn durch Süd-Sumatra ist, wie den niederländischen Parlamentsdrucksachen zu entnehmen ist, von beiden Kammern der holländischen Generalstaaten genehmigt worden. Sie wird die beiden Handelsplätze Telok Betong und Palembang miteinander in Verbindung bringen. Auf dem Wege zwischen beiden Städten liegt das Handelszentrum Batoeradja. Eine Zweigbahn wird nach dem wichtigen Hinterlande Moeara Enim führen. Telok Betong ist als Ausgangspunkt der Bahn gewählt worden, weil die Arbeitskräfte aus dem benachbarten Java bezogen werden müssen und weil der Stamm der zukünftigen Bevölkerung Süd-Sumatras in Java gebildet und von hier aus über Telok Betong dem Bestimmungslande zugeführt werden soll.

Der Bahnbau soll spätestens in sechs Jahren fertig sein und rund 38 Millionen Gulden kosten, wovon die niederländische Regierung etwa $^1/_7$ und die niederländisch-indische Regierung den Rest tragen wird. Für das Rechnungsjahr 1911 ist nachträglich 1 Million Gulden (1. Rate) bewilligt worden.

---

[1]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1907 S. 315, 1908 S. 983.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:25 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Der Bau soll gleichzeitig von zwei Punkten aus in Angriff genommen werden und, da sich herausgestellt hat, daß genug technisch gebildetes Personal sowie genug Arbeitskräfte vorhanden sind, soll die Baufrist von sechs Jahren verkürzt werden.

Neue Eisenbahnbauten in der Kolonie Moçambique. Im Distrikt Quelimane ist der Bau einer Eisenbahn Nhamacurra—Mocuba in Angriff genommen worden. Die Bahnstrecke beträgt 35 km und soll 750 mm Spurweite haben.

Zur Aufschließung des sogenannten Gazalandes, das von dem Incomati- und Limpopo-Fluß und deren Nebenläufen durchströmt wird, ist ein Netz von Eisenbahnen in den Distrikten Lourenço Marques und Inhambane in Aussicht genommen, von dem bisher die Strecke Chai-Chai—Bantrine fertiggestellt ist. Der Teil Bantrine—Manjacaze befindet sich im Bau. Ferner ist die Strecke Mutamba—Inharrime im Bau und bisher von Mutamba aus zur Hälfte fertiggestellt. An diesen Strecken ist die deutsche Industrie hervorragend beteiligt. Die Strecke Moamba (53 km von Lourenço Marques an der Johannesburger Bahn)—Chinavane, deren Bau in Angriff genommen ist, soll zunächst den Interessen einer Gesellschaft dienen, die sich bei Chinavane zum Anbau und zur Verarbeitung von Zuckerrohr gebildet hat und die auch die Konzession für den Bau der Bahn erhalten hat. Später soll die Strecke in Staatsbetrieb übernommen werden. — Die Regierung hat ferner die vorläufigen Vermessungsarbeiten der beiden Strecken Chinavane—Chissano—Chibuto und Chibuto—Manjacaze sowie auch die Schlußarbeiten der Trassierung der ersteren Strecke öffentlich ausgeschrieben. Später soll noch die Strecke Manjacaze—Tinabai in Angriff genommen werden. Der Verkehr von Tinabai nach Inharrime soll auf dem vorhandenen Wasserwege erfolgen, so daß abzüglich dieser Strecke nach Vollendung des Bahnprojektes eine Verbindung auf dem Schienenwege zwischen Lourenço Marques und Inhambane hergestellt wäre. Die ganze Schienenstrecke Moamba—Mutamba wird Kapspurweite und eine Länge von rund 335 km haben. Für die Zukunft ist ferner die Herstellung einer Bahnverbindung zwischen Chai-Chai und Chissano in Aussicht genommen. Um den Wünschen der über den gegenwärtigen Endpunkt der Swazilandbahn — Mailana — hinaus wohnenden Geschäftsleute zu entsprechen, wird die Linie noch 6 km weitergeführt werden, so daß sie fast die Grenze erreicht.

Das große Bahnprojekt des Gazalandes soll Länderstrecken aufschließen, die für sehr fruchtbar gelten. Schon den bisher fertiggestellten Strecken ist in ihrem Einflußgebiet ein lebhafter und erfolgreicher Anbau von Mais, Luzerne, auch etwas Baumwolle gefolgt.

Generated on 2019-07-31 15:25 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Die rumänischen Eisenbahnen im Jahre 1910/1911. Dem Bericht über die Ergebnisse des Betriebes der rumänischen Eisenbahnen im Jahre 1910/11 (Dare de seamă statistică asupra exploatărei căilor ferate române pe exerciţiul anului bugetar 1910/11. Bucureşti, 1912) sind nachstehende Angaben entnommen; sie sind mit den Ergebnissen der Vorjahre verglichen[1]):

		1908/1909	1909/1910	1910/1911
Länge der im Betrieb befindlichen Linien	km	3 187	3 186	3 474
davon: breitspurig (1,524 m) und schmalspurig (1 m), zusammen	„	54	54	54
zweigleisig	„	88	110	124
Anlagekapital	leĭ [2])	943 368 828	946 358 911	967 204 363
Bahnhöfe und Haltestellen	Anz.	352	348	390
Lokomotiven	„	648	688	691
Personen-, Post- und Gepäckwagen	„	1 396	1 437	1 460
Gedeckte Güter- und Spezialwagen	„	8 458	8 444	8 519
Offene Güterwagen und Reservoirwagen	„	8 035	8 284	8 697
Personenverkehr.				
Schnell- und Personenzüge sind gefahren worden	Anz.	45 430	55 779	60 852
von diesen sind zurückgelegt	km	7 198 487	7 771 924	8 034 669
Zahl der beförderten Reisenden	Anz.	8 319 958	9 169 849	10 233 000
Gefahrene Personenkilometer: überhaupt	„	581 497 427	631 182 620	721 986 398
auf 1 km Bahnlänge	„	185 014	200 886	212 787
Güterverkehr.				
Es sind gefahren worden: gemischte Züge	Anz.	38 791	37 015	43 858
Güter- und Arbeitszüge	„	65 540	68 805	77 076
Es sind zurückgelegt: von gemischten Zügen	km	1 485 862	1 306 685	1 535 344
„ Last- und Arbeitszügen	„	7 650 799	7 763 618	8 823 551
Rohtonnenkilometer		2 837 610 627	2 956 081 913	3 300 000 047

[1]) Vgl. die Mitteilungen über die Betriebsergebnisse des Jahres 1909/1910, Archiv für Eisenbahnwesen 1911, S. 1283.

[2]) 1 leĭ = 1 Frc. = 0,80 ℳ.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:25 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

			1908/1909	1909/1910	1910/1911
Finanzielles Ergebnis.					
Betriebseinnahmen .	im ganzen .	leï	76 862 374	84 430 822	97 345 321
	auf 1 km .	„	24 118	26 501	28 323
Betriebsausgaben . .	im ganzen .	„	50 617 704	53 231 141	60 418 807
	auf 1 km .	„	15 883	16 708	17 579
Überschuß	im ganzen .	„	26 244 670	31 199 681	36 926 514
	auf 1 km .	„	8 235	9 793	10 744
Betriebskoeffizient		„	65,86	63,05	62,07
Entgleisungen und Zusammenstöße.					
im ganzen			480	475	579
auf 1 km Strecke			0,1506	0,1491	0,1684
Tötungen:					
Bedienstete . . .	eigene Schuld .		21	24	20
	Unfälle		1	—	8
Reisende	eigene Schuld .		13	10	7
	Unfälle		—	—	—
andere Personen .	eigene Schuld .		53	59	68
	Unfälle		—	2	1
im ganzen	eigene Schuld .		87	93	95
	Unfälle		1	2	9
auf 1 km Strecke			0,0276	0,0298	0,0303
Verletzungen:					
Bedienstete . . .	eigene Schuld .		44	81	76
	Unfälle		14	8	40
Reisende	eigene Schuld .		25	17	33
	Unfälle		3	4	—
andere Personen .	eigene Schuld .		48	40	50
	Unfälle		2	4	3
im ganzen	eigene Schuld .		117	138	159
	Unfälle		19	16	43
auf 1 km Strecke			0,0427	0,0483	0,0588
Beamte, Agenten und Arbeiter.					
Es waren angestellt:					
im ganzen			24 697	26 069	28 301
auf 1 km Strecke			7,8	8,2	8,2
Persönliche Ausgaben:					
im ganzen		leï	30 548 387	33 237 578	36 370 180
auf 1 km Strecke		„	9 587	10 433	10 584

Generated on 2019-07-31 15:29 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Die bulgarischen Staatsbahnen im Jahre 1909[1]. Die Länge der durchweg vollspurigen bulgarischen Staatseisenbahnen war Ende des Jahres 1909 1 691,57 km gegen 1 589,38 km Ende des Jahres 1908. Die durchschnittliche Länge war 1 632,02 km.

Der Wert der Linien berechnet sich, wie folgt:

Bezeichnung der Linien	Länge in km	Kosten der Linien		Kosten des rollenden Materials
		zusammen	durchschnittlich für je 1 km	
		in Franken		
Zaribrod—bulgar. (serb.) Grenze—Sofia—Vakarel	114,23	15 975 408	99 524	2 507 173
Vakarel—Bellovo	46,29	2 002 003		
Bellovo — Tirnovo Seymen — Lubimetz bulg.-türk. Grenze	203,52	41 292 344	133 532	4 829 947
Tirnovo Seymen—Jamboli	105,71			
Jamboli—Burgas	110,43	11 585 201	104 909	1 724 837
Zimnitza—Sliven	24,33	1 100 904	45 258	379 940
Tschirpan—Nova Zagora	80,04	7 613 184	95 120	1 250 136
Sofia—Pernik und Mine Pernik	34,37	5 834 420	169 743	536 867
Pernik—Radomir	14,90	988 063	66 311	232 713
Radomir—Küstendil	54,18	8 144 856	150 325	62 388
Sofia—Roman	109,22	28 116 562	257 432	1 705 923
Roman—Schumen (Schumla)	326,20	29 297 389	89 812	5 095 052
Schumen—Kaspitschan	23,25	2 603 099	111 970	363 118
Jassen—Somovit	35,28	733 898	20 801	551 063
Levski—Sistov	48,02	4 339 149	90 366	55 292
Rustschuk—Varna	223,29	51 856 941	232 238	3 487 657
Devna — Kilom. 196 + 680,50 der Linie Rustschuck—Varna	8,45	285 151	33 737	132 015
Rustschuk—Tirnovo	129,86	13 762 073	105 981	2 028 366
Zusammen	1 691,57	225 530 645	133 326	24 942 487

Es betrug daher der Gesamtwert des Netzes der bulgarischen Staatsbahnen 250 473 132 Frcs. oder der durchschnittliche Wert für 1 km 148 071 Francs. Vom Wert der Linie Jassen—Somovit kommen 72 948,30 Frcs. auf die Kaufsumme, die der bulgarische Staat für diese von der Baugesell-

[1]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1911 S. 811.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:29 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

schaft der Linie Roman—Schumla zur Beförderung von Baumaterialien flüchtig hergestellte Bahn entrichtet hat, und der Rest auf Kosten des Umbaues für den regelmäßigen Betrieb. An Stationen waren 104 und an Haltestellen 46 vorhanden.

Der Personalstand betrug:

1.	an Beamten im inneren Dienst	181
2.	an Bediensteten im inneren Dienst	50
	zusammen	231
	gegenüber 254 im Vorjahre.	
3.	an Beamten im äußeren Dienst	1 357
4.	an Bediensteten im äußeren Dienst	2 161
	zusammen	3 518
	gegen 3 176 im Vorjahre.	

Es kamen daher auf je 1 km Bahnlänge 0,91 Beamte und 1,31 Bedienstete. Außerdem wurden noch im Tagelohn beschäftigt in den Werkstätten und Heizhäusern 847, im Bahnunterhaltungsdienst 1 715 und im Güterabfertigungsdienst 120 Arbeiter.

An Fahrbetriebsmitteln waren vorhanden: 155 Lokomotiven, 5 Triebwagen II./III. Klasse, 243 Personenwagen mit 9 622 Sitzplätzen (816 in der I., 1 988 in der II. und 6 818 in der III. Klasse), 3 387 Güterwagen mit 44 780 t Ladegewicht, 84 Gepäckwagen, 29 Postwagen, 15 Heizkesselwagen, 7 Krane und 5 Schneepflüge. Von den Lokomotiven waren mit Hardy- und Westinghouse-Bremsen ausgerüstet 20, mit Westinghouse 1, mit Hardy 99 und mit Handbremsen 35. Es kamen durchschnittlich auf je 10,91 km Bahnlänge 1 Lokomotive oder auf je 1 km 0,09 Lokomotiven. Vom ganzen Bestand der Wagen kamen durchschnittlich 2,22 Wagen auf je 1 km Bahnlänge.

Die Leistungen der Fahrbetriebsmittel ergaben:

a) Lokomotiven:

Nutzkilometer . . .	4 865 653
Leerkilometer	76 060
zusammen .	4 941 713 Lokomotivkilometer.

Von den Triebwagen wurden
970 Nutzkilometer und
40 Leerkilometer zurückgelegt.

Von den Lokomotiven der orientalischen Eisenbahnen wurden auf den Linien der bulgarischen Staatsbahnen zurückgelegt

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:25 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

56 411 Nutzkilometer und
1 539 Leerkilometer,

zusammen 57 950 Lokomotivkilometer. Insgesamt wurden 4 999 094 Lokomotivkilometer zurückgelegt.

Auf je 1 Lokomotivkilometer kamen durchschnittlich 180,41 Rohtonnenkilometer und auf je 1 Lokomotive der bulgarischen Staatsbahnen 31 882 km. Reservestunden wurden geleistet 111 731, Verschubstunden 144 862. Der Verbrauch an Steinkohle betrug 98 232 t, an Brennholz 2 826 Kubikmeter, an Schmieröl 276 634 kg, Zylinderöl 77 228 kg und Rüböl 3 209 kg.

b) Personenwagen legten zurück:

auf eigenen Linien beladen	29 254 820	Achskilometer,
auf eigenen Linien leer	329 895	„
auf fremden Linien beladen	100 061	„
auf fremden Linien leer	47 377	„
zusammen .	29 732 153	Achskilometer.

Durchschnittlich kamen auf 1 Personenwagen 122 354,5 Achskilometer.

c) Im Naturalausgleich wurden zurückgelegt:

von den eigenen Personenwagen auf fremden Linien	2 282 998	Achskilometer,
von den fremden Personenwagen auf eigenen Linien	2 370 604	„ .

d) Güterwagen legten zurück:

bedeckte: auf eigenen Linien beladen	25 578 768	Achskilometer,
bedeckte: auf eigenen Linien leer . . .	6 940 304	„
offene: auf eigenen Linien beladen . .	13 990 912	„
offene: auf eigenen Linien leer	6 906 816	„
zusammen . .	53 416 800	Achskilometer.

Durchschnittlich wurden von je 1 Güterwagen auf den bulgarischen Staatsbahnen 15 771,1 Achskilometer zurückgelegt. Auf fremden Bahnen wurden von den Güterwagen der bulgarischen Staatsbahnen zurückgelegt

beladen . . .	7 560 211	Achskilometer,
leer	4 264 755	„
zusammen .	11 752 966	Achskilometer.

Durchschnittlich legte 1 Güterwagen der bulgarischen Staatsbahnen 3 470 Achskilometer auf fremden Linien zurück. Fremde Wagen legten auf den Linien der bulgarischen Staatsbahnen zurück:

Generated on 2019-07-31 15:27 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

a) fremde Personenwagen	beladen . . .	29 048	Achskilometer,
„ „	leer	20 172	„
	zusammen . .	49 220	Achskilometer.
b) die Wagen der Internationalen Schlaf-Gesellschaft		4 986 272	„
c) Güterwagen, beladen		3 887 176	„
„ leer		2 396 636	„
	zusammen . .	6 283 812	Achskilometer.

Insgesamt wurden auf allen Linien der bulgarischen Staatsbahnen 117 985 873 Wagenachskilometer zurückgelegt, d. i. durchschnittlich auf 1 km Bahnlänge 69 749. Die Gesamtzahl der Zugkilometer betrug bei 31 145 Zügen 4 285 541. Durchschnittlich verkehrten täglich 85,3 Züge, von denen jeder 137,6 km zurücklegte.

Rohtonnen wurden befördert	7 060 062
Reintonnen wurden befördert	2 582 305
Rohtonnenkilometer wurden zurückgelegt .	949 721 647
Reintonnenkilometer wurden zurückgelegt .	278 032 806
Achskilometer wurden zurückgelegt . . .	132 825 941.

Personenverkehr.

Es wurden befördert	Reisende	die Personenkilometer zurücklegten
im Binnenverkehr	2 718 182	183 394 722
„ Verkehr mit den orientalischen Eisenbahnen — westliches Netz (Makedonien)	15 061	1 021 022
„ Verkehr mit den orientalischen Eisenbahnen – östliches Netz	26 941	2 740 429
„ Verkehr mit den serbischen, ungarischen, österreichischen, deutschen und anderen fremden Bahnen . .	41 769	1 816 368
„ Durchgangsverkehr	14 803	5 373 489
„ Rundreiseverkehr	2 859	369 418
„ Verkehr mit der Fluß- und Seeschiffahrt	7 329	1 238 246
„ Verkehr mit den rumänischen Eisenbahnen	3 649	1 093 151
Zusammen	2 830 593	197 046 845

Zeitkarten wurden insgesamt 1 385 gegen 908 im Jahre 1908 verkauft.

Generated on 2019-07-31 15:25 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Die durchschnittliche Fahrt eines Reisenden betrug: im Binnenverkehr 67,46 km, im Verkehr mit fremden Verkehrsanstalten 121,44 km. Die Einnahmen für Reisende betrugen:

im Binnenverkehr	7 199 737 Frcs.,
im Verkehr mit Stationen fremder Verwaltungen	820 417 „
zusammen	8 020 154 Frcs.,

das sind 40,44 % der Gesamteinnahmen.

Gepäck- und Hundeverkehr.

Im Binnenverkehr wurden befördert:

an Gepäck	8 718 t,	die 888 084 tkm zurücklegten,
Hunde	3 878 Stück,	die 202 725 km zurücklegten.

Im Verkehr mit fremden Verwaltungen wurden befördert:

Gepäck	1 035 t,	die 215 509 tkm zurücklegten,
Hunde	42 Stück,	die 467 km „ .

Die Einnahmen aus dem Gepäckverkehr betrugen 388 369 Frcs. und für Hunde 3 634 Frcs., das sind 1,98 % der Gesamteinnahmen.

Güterverkehr.

An Eilgütern wurden befördert:

im Binnenverkehr	6 263 t,	5 Stück	lebende Tiere,
„ Verkehr mit fremden Verwaltungen	1 205 t,	10 „	„ „
„ Durchgangsverkehr	174 t,		
zusammen . . .	7 642 t,	15 Stück	lebende Tiere.

Von ihnen wurden Tonnenkilometer zurückgelegt:

im Binnenverkehr	1 058 156,83
„ Verkehr mit fremden Verwaltungen . .	197 932,04
„ Durchgangsverkehr	63 118,41
zusammen . . .	1 319 207,28

Die Einnahmen aus dem Eilgutverkehr bezifferten sich:

im Binnenverkehr auf	257 680,08 Frcs.
„ Verkehr mit fremden Verwaltungen auf	88 353,12 „
zusammen . .	346 033,20 Frcs.,

das sind 1,75 % der Gesamteinnahmen.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:25 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

An Frachtgütern wurden befördert:

	Tonnen	Wagenladungen lebender Tiere	Stück
im Binnenverkehr	1 267 700	1 977	57
„ Verkehr mit fremden Verwaltungen	135 387	979	3
„ Durchgangsverkehr	9 546	432	—
Dienstgüter	182 315	—	
zusammen . . .	1 594 948	3 388	60

Von ihnen wurden Tonnenkilometer zurückgelegt:

im Binnenverkehr	164 044 758
„ Verkehr mit fremden Verwaltungen . .	18 310 487
„ Durchgangsverkehr	3 923 467
„ Dienstgutverkehr	32 638 006
zusammen . . .	218 916 718.

Einschließlich des umgerechneten Gewichtes der lebenden Tiere kamen durchschnittlich auf je 1 km Bahnlänge 942,88 t. Jede Tonne Frachtgut legte durchschnittlich 137,2 km zurück.

Hauptsächlich wurden folgende Güter befördert:

Getreide	312 844 t
Steine und andere Baumaterialien . . .	167 915 „
Steinkohle	141 309 „
Brennholz	130 671 „
Bauholz, Bretter und dergl.	96 703 „
Güter aller Art	52 379 „
Eisen und Eisenwaren	42 021 „
Salz	38 217 „
Mehl	35 849 „
Eier	27 859 „
Zement und hydraulischer Kalk	21 583 „
Petroleum	15 300 „.

Die übrigen Artikel erreichten nicht 15 000 t.

Abgesandt wurden im Verkehr mit Stationen der serbischen und österreichisch-ungarischen Bahnen 12 115 t und 355 Wagen Geflügel, im Verkehr mit deutschen Bahnen 4 758 t und 5 Wagen Geflügel, mit Stationen der orientalischen Eisenbahnen 39 352 t und 459 Wagen lebender Tiere, mit Stationen der österreichischen, ungarischen, rumänischen, russischen und bulgarischen Schiffahrtsgesellschaften 781 t. Empfangen wurden im Verkehr mit Stationen der österreichisch-ungarischen und serbischen Eisen-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:25 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

bahnen 47 082 t, der deutschen Bahnen 8 295 t, der orientalischen Eisenbahnen 10 917 t, mit Stationen der österreichischen, ungarischen, rumänischen, russischen und bulgarischen Schiffahrtsgesellschaften 12 089 t. Im Durchgangsverkehr wurden befördert in der Richtung gegen Westen 3 840 t und in der Richtung gegen Osten 5 706 t. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr betrugen:

im Binnenverkehr	9 235 851,11 Frcs.
„ Verkehr mit fremden Verwaltungen . .	1 193 157,41 „
zusammen	10 492 008,52 Frcs.,

das sind 52,59 % der Gesamteinnahmen.

Die sonstigen Einnahmen bezifferten sich auf 642 999,51 Frcs., das sind 3,24 % der Gesamteinnahmen. Die gesamten Roheinnahmen betrugen 19 830 200 Frcs. gegen 14 318 387,02 Frcs. im Vorjahre. Die Betriebsausgaben bezifferten sich auf 13 873 687 Frcs. gegen 12 331 726 Frcs. im Vorjahre. Es ergab sich somit ein Betriebsüberschuß von 5 956 513 Frcs. gegen 1 986 661 Frcs. im Jahre 1908. Der Betriebskoeffizient war 70 %. Die Verzinsung des Anlagekapitals betrug 2,45 %.

Für je 1 km betrug:

die durchschnittliche Roheinnahme	12 152 Frcs.
„ „ Betriebsausgabe . .	8 502 „
der durchschnittliche Betriebsüberschuß .	3 650 Frcs.

Von den Ausgaben kamen:

auf den Zentraldienst	750 219,95 Frcs.
„ „ Stationsdienst	2 996 028,20 „
„ „ Bahnerhaltungsdienst	4 311 311,55 „
„ „ Zugförderungs- und Werkstättendienst . . .	6 152 908,04 „
zusammen	14 210 467,74 Frcs.

Der Unterschied von 336 780,74 Frcs. zwischen den summarisch und den nach Dienstzweigen ausgewiesenen Betriebsausgaben ergab sich aus dem Mehrwert des verbrauchten Materials gegenüber dem eingekauften.

Es betrugen:

die Roheinnahmen für je 1 Zugkilometer[1])	4,63 Frcs.
„ Reineinnahmen für je 1 Zugkilometer[1])	1,39 „
„ Ausgaben für je 1 Zugkilometer	3,24 „
„ Einnahmen für je 1 Personenkilometer	4,07 Centimes
„ Einnahmen für je 1 Tonnenkilometer Gepäck . . .	35,19 „
„ Einnahmen für je 1 Tonnenkilometer Eil- und Frachtgut	5,80 „

[1]) Dienstgüter ausgeschlossen.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:25 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Entgleisungen ereigneten sich insgesamt 54, ferner fanden 12 Zusammenstöße statt. Verletzt wurden 12 Bedienstete und 10 fremde Personen. Getötet wurden 6 Bedienstete und 10 fremde Personen.

Aus der Statistik über den Hafendienst von Varna und Burgas, die der Generaldirektion der bulgarischen Staatsbahnen unterstehen, sind folgende Angaben zu entnehmen:

Das Anlagekapital betrug Ende des Jahres 1909:

für den Hafen von Varna	10 350 330,95 Frcs.
„ „ „ „ Burgas	8 510 357,57 „
zusammen . . .	18 860 688,52 Frcs.

An Angestellten waren in jedem der beiden Häfen 18 vorhanden.

Die Einnahmen betrugen Francs	in Burgas	in Varna
1909	299 054,80	781 657,85

Die Ausgaben betrugen Frcs.	in Burgas	in Varna
1909	123 306,54	134 110,77

Im Hafen von Burgas verkehrten	1 597 Schiffe,
im Hafen von Varna verkehrten	2 038 „
zusammen .	3 635 Schiffe,

gegen 3 284 Schiffe im Vorjahre. *F. M.*

Die serbischen Eisenbahnen im Jahre 1910[1]. Das Netz der vollspurigen Linien der serbischen Staatsbahnen hatte Ende 1910 eine Baulänge von 555,4 und eine virtuelle Länge von 574 km.

Der Wert der Linien betrug 107 931 091 Frcs., d. i. durchschnittlich für je 1 km Bahnlänge 194 312,37 Frcs. Der Wert der Fahrzeuge, der Werkstätten, Einrichtungen und dergl. bezifferte sich außerdem auf 23 457 092,33 Francs.

An Personal waren vorhanden:

	Beamte	Bedienstete	Diener	Aushilfsweise Angestellte
für den inneren Dienst	145	55	42	122
für den äußeren Dienst	121	352	864	2780
zusammen . . .	266	407	906	2902

[1]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1912 S. 254.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:25 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Es kamen daher durchschnittlich auf je 1 km Bahnlänge insgesamt 8,07 Angestellte.

Die Anzahl der Bahnhöfe und Haltestellen betrug 68.

Der Bestand der Lokomotiven war folgender:

18 Schnellzuglokomotiven,
12 Personenzuglokomotiven,
38 Güterzuglokomotiven,
10 Tenderlokomotiven,

zusammen 78 Lokomotiven. Außerdem ein Triebwagen.

Der Wagenpark bestand aus:

142 Personenwagen I., II. und III. Klasse,
67 Gepäck- und Postwagen,
1 255 bedeckten Güterwagen,
751 offenen Güterwagen,
389 Wagen für besondere Zwecke,

zusammen 2 604 Wagen gegen 2 588 im Vorjahre.

Auf 1 km Bahnlänge kamen 0,14 Lokomotiven oder auf je 1 Lokomotive 7,24 km Bahnlänge. Auf 1 km Bahnlänge kamen 0,25 Personen- und 4,35 Güterwagen.

Die Betriebsleistungen betrugen:	tkm
im Personenverkehr (Zivil und Militär)	7 484 506 [1])
„ Gepäck- (531 508 tkm), Hunde- und Eilgutverkehr (1 798 881 tkm)	2 330 389
„ Frachtgutverkehr	101 045 714
„ Dienstgutverkehr	10 857 963
bei Regierungssendungen	3 100 867
zusammen	124 819 439

Mit Einrechnung des Eigengewichtes der Betriebsmittel betrugen die Betriebsleistungen . . . . . 472 356 447 gegenüber 510 184 275 im Jahre 1909. Somit machte die Leistung an Reintonnenkilometern 26,65 % der Rohtonnenkilometer aus gegenüber 26,73 % im Vorjahre. Durchschnittlich leistete jeder Zug 57,82 Reintonnen und 218,81 Rohtonnen.

[1]) Die Zahl der Tonnenkilometer im Personenverkehr ist anscheinend aus der Zahl der Personenkilometer ermittelt worden, wobei ein Durchschnittsgewicht von etwa 80 kg für die Person angenommen worden ist. Die Red.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:25 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die bewegte Nutzlast war:

im Personenverkehr (Zivil und Militär)	103 803 t
„ Gepäck- (3 386 t), Hunde- und Eilgutverkehr (12 941 t)	16 327 t
„ Frachtgutverkehr	697 620 t
„ Dienstgutverkehr	127 339 t
bei Regierungssendungen	25 932 t
zusammen	971 021 t

Es wurden gefahren 22 204 Züge mit 544 176 Wagenläufen und 2 158 672 Zugkilometer, d. i. im Durchschnitt täglich 60,83 Züge mit 1 491 Wagen. Durchschnittlich bestanden die Orientexpreßzüge aus 3, die Personenzüge aus 7,3, die gemischten Züge aus 25,2, die Güterzüge aus 49,8 und die Dienstgüterzüge aus 7,6 Wagen.

Mit den Orientexpreßzügen wurden 6 787 Reisende befördert, die 2 357 920 Personenkilometer zurücklegten. Durchschnittlich kamen auf jeden solchen Zug 21,6 Reisende. Die Personen- und gemischten Züge beförderten 1 322 537 Reisende mit 90 549 740 Personenkilometern. Hiervon kamen auf Militär 22 833 Reisende mit 2 594 674 Personenkilometern. Durchschnittlich wurden mit jedem Personen- und gemischten Zuge 131 Reisende befördert.

Im Jahre 1910 hat jede Wagenachse der serbischen Personenwagen auf eigenen Linien durchschnittlich 47 799 und jede Güterwagenachse 6 309 km zurückgelegt. Jede Personenwagenachse hat täglich durchschnittlich 139,3 und jede Güterwagenachse 17,8 km zurückgelegt. Insgesamt wurden auf den Linien der serbischen Staatsbahnen 93 670 429 Achskilometer von den eigenen und fremden Wagen zurückgelegt. Es kamen daher auf je 1 km Bahnlänge 168 654 Wagenachskilometer.

Reisende wurden befördert:

Zivilreisende	I. Klasse	12 528	über	3 569 271	Personenkilometer bei einer durchschnittlichen Reiselänge von 284,9 Kilometer.
	II „	130 420	„	13 352 386	Personenkilometer bei einer durchschnittlichen Reiselänge von 102,2 km.
	III. „	1 163 543	„	75 749 249	Personenkilometer bei einer durchschnittlichen Reiselänge von 65,0 km.
	zusammen	1 306 491	über	90 312 986	Personenkilometer.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:25 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Hierzu kamen:

Militärreisende	22 833	mit	2 594 674	Personenkilometer bei einer durchschnittlichen Reiselänge von 113,6 km.
Insgesamt . .	1 329 324	mit	92 907 660	Personenkilometer.

Es kamen gewöhnliche Frachtgüter auf den:

Binnenverkehr	565 238 t[1]),	die	58 706 489	tkm zurücklegten,
Ausfuhrverkehr	141 674 t,	„	22 410 395	„ „
Einfuhrverkehr	56 152 t,	„	2 850 027	„ „
Durchgangsverkehr . . .	87 806 t,	„	31 037 633	„ „
zusammen . . .	850 870 t,	die	115 004 544	tkm zurücklegten.

Nach Transportrichtungen geschieden, gestaltete sich der Güterverkehr mit dem Auslande folgendermaßen:

Es wurden	ausgeführt	eingeführt
über Belgrad	41 294 t	46 299 t
„ Zaribrod . . .	23 557 t	311 t
„ Ristovatz . . .	76 673 t	9 542 t
„ Semendria . .	150 t	—
zusammen .	141 674 t	56 152 t.

Die Durchfuhr betrug:

über Belgrad—Zaribrod	37 431 t,
„ Belgrad—Ristovatz	1 009 „
„ Zaribrod—Belgrad	20 988 „
„ Ristovatz—Belgrad	1 355 „
„ Zaribrod—Ristovatz	152 „
„ Ristovatz—Zaribrod	26 871 „
zusammen . .	87 806 t.

Je 1 km Bahnlänge wurde von 1 352,0 t Gütern (Gepäck-, Eil- und Frachtgut) im Jahre befahren. Jede Tonne Frachtgut hat durchschnittlich 135,1 km zurückgelegt.

Während im Jahre 1909 die Ausfuhr über Belgrad 42 247 t und über Ristovatz 95 952 t betrug, stellte sie sich für 1910 über Belgrad um 953 und über Ristovatz um 19 279 t geringer; allerdings betrug sie über Zaribrod 1 454 t mehr als im Vorjahre, wo sie sich auf 22 103 t belief. Auch die Einfuhr zeigt einen Rückgang, und zwar über Belgrad um 1131, über Zaribrod um

[1]) Davon waren 411 968 t Parteigüter, die 44 747 659 tkm zurücklegten.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:25 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

1 281 und über Ristovatz um 463 oder insgesamt um 2 875 t. Der Durchfuhrverkehr im Jahre 1910 war um 23 553 t größer als der des Vorjahres. Der Rückgang des Aus- und Einfuhrverkehrs dürfte sich durch die gesamten politischen Verhältnisse erklären lassen, die der Annexion Bosniens und der Herzegowina folgten.

Im Binnenverkehr wurden hauptsächlich folgende Güter befördert:

Getreide	78 066 t,
Steinkohle	79 701 „
Zuckerrüben	41 881 „
Bruchsteine, Ziegel u. dergl.	34 776 „
Brennholz	21 044 „
Salz	18 513 „
Bauholz	14 000 „
Obst, Kartoffeln und Gemüse	10 497 „
Gips, hydraul. Kalk, Zement	10 293 „.

Die übrigen Güterarten erreichten nicht 10 000 t.

Ausgeführt wurden vornehmlich folgende Güter:

Getreide	69 836 t,	
Hornvieh	12 827 „	= 37 180 Stück,
Obst, Erdäpfel, Gemüse	11 872 „	
Pflaumen, getrocknet und Pflaumenmus	11 236 „	
Mahlprodukte	6 154 „.	

Die übrigen Güterarten erreichten nicht 5 000 t.

Eingeführt wurden vorzugsweise folgende Güter:

Eisen, Stahl und Erzeugnisse davon	9 033 t,
Manufakturwaren	5 051 „
Chemikalien und Arzneimittel	3 399 „
Steinkohle	3 350 „.

Die übrigen Güter erreichten nicht 3 000 t.

Es betrugen die Roheinnahmen:

aus dem Personenverkehr	5 140 187,14 Frcs.,
„ „ Gepäckverkehr	115 975,92 „
„ „ Eilgutverkehr	445 819,20 „
„ „ Frachtgutverkehr (einschl. der Einnahmen für Regierungssendungen)	6 308 985,61 „
aus Mieten, Telegrammen usw.	678 764,31 „
zusammen	12 689 732,18 Frcs.

gegen 11 536 307,97 Frcs. im Vorjahre, d. i. 1 153 424,21 Frcs. mehr.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:25 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die Betriebsausgaben betrugen . . . . . 5 775 312,71 Frcs.
Es verblieben somit Reineinnahmen . . . . . 6 914 419,47 „
Die Ausgaben betrugen 45,51 % der Gesamteinnahmen.

Schmalspurige Linien (0,76 m).

I. Mladenovatz — Arandjelóvatz 31,5 km. Anlagekapital Ende 1910 1 663 919,48 Frcs. An Fahrzeugen waren vorhanden: 4 Tenderlokomotiven, 1 Triebwagen II./III. Klasse, 2 Personenwagen III. Klasse, 20 bedeckte und 62 offene Güterwagen im Gesamtwerte von 554 366,00 Frcs.

Befördert wurden:

Reisende II. Klasse	4 205,	die	123 969	Personenkilometer zurücklegten,
„ III. „	53 112,	„	1 483 650	„ „
Soldaten	269,	„	7 835	„ „
zusammen .	57 586,	die	1 615 454	Personenkilometer zurücklegten.

Gepäck	120,72 t,	die	3 507	tkm	zurücklegten,
Eilgut	414,16 t,	„	11 503	„	„
Frachtgut	18 291,20 t,	„	524 700	„	„
Regierungssendungen	169,80 t,	„	4 194	„	„
Dienstgüter	336,60 t,	„	9 924	„	„
zusammen	19 332,48 t,	die	553 828	tkm	zurücklegten.

Die Betriebseinnahmen betrugen . . . . . 27 405,04 Frcs.[1])
„ Betriebsausgaben betrugen . . . . . 94 004,31 „
Betriebsüberschuß . . . . . — [1])

II. Zabreschje — Valjevo 67,425 km. Fahrzeuge: 5 Tenderlokomotiven, 23 Personen-, 5 Gepäck- und Postwagen, 1 Gepäck-, 62 bedeckte und 103 offene Güterwagen im Gesamtwerte von 1 140 570 Frcs.

Befördert wurden:

Reisende II. Klasse	5 454,	die	259 864	Personenkilometer zurücklegten,
„ III. „	75 899,	„	3 342 556	„ „
Soldaten	2 743,	„	175 995	„ „
zusammen .	84 026,	die	3 778 415	Personenkilometer zurücklegten.

[1]) Die Einnahmen aus dem Personen-, Gepäck- und Frachtgutverkehr nebst den Nebengebühren vom Monat Juni bis Ende Dezember 1910 sind in die Einnahmen der vollspurigen Linien einbezogen worden.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:25 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Gepäck	75,94 t,	die	5 987	tkm zurücklegten,
Eilgut	59,74 t,	„	2 496	„ „
Frachtgut	26 415,90 t,	„	1 476 321	„ „
Regierungssendungen .	213,40 t,	„	10 884	„ „
Dienstgüter	134,80 t,	„	7 248	„ „
zusammen	26 899,78 t,	die	1 502 936	tkm zurücklegten.

Betriebseinnahmen	443 392,00 Frcs.
Betriebsausgaben	139 986,97 „
Betriebsüberschuß	303 465,03 Frcs.

III. Arandjelovatz—Lajkovatz 42,4 km. Befördert wurden:

Reisende II. Klasse	114, die	2 820	Personenkilometer	zurücklegten,
„ III. „	4 773, „	92 775	„	„
Soldaten	236, „	3 540	„	„
zusammen .	5 123, die	99 135	Personenkilometer	zurücklegten.

Gepäck	6,24 t,	die	154	tkm zurücklegten,
Frachtgut	7 298,40 t,	„	109 634	„ „
zusammen	7 304,64 t,	die	109 788	tkm zurücklegten.

Einnahmen, Ausgaben und Betriebsüberschuß sowie Fahrzeuge sind in den Angaben für die Linie Zabreschje—Valjevo enthalten.

IV. Tschuprija—Senje (0,75 m Spurweite) 30,81 km Baulänge.

Anlagekosten = 2 202 169,55 Frcs.

Fahrzeuge: 6 Tenderlokomotiven, 2 Personen-, 2 Gepäck- und 74 Kohlenwagen im Gesamtwerte von 523 464,62 Frcs.

Befördert wurden:

Reisende III. Klasse 6 982, die 209 460 Personenkilometer zurücklegten.

Gepäck	16,40 t,	die	492	tkm zurücklegten,
Frachtgüter	23 106,70 t,	„	693 201	„ „
Eilgüter	32,25 t,	„	967	„ „
Dienstgüter	31 653,70 t,	„	949 611	„ „
Eisenbahndienstkohle .	69 041,50 t,	„	2 071 245	„ „
Regierungskohle	5 383,30 t,	„	161 499	„ „
zusammen . .	129 233,84 t,	die	3 877 015	tkm zurücklegten.

Einnahmen	27 532,30 Frcs.
Ausgaben	72 940,33 „
Fehlbetrag von . . .	45 408,03 „

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:25 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

V. Tschitschevatz — Sveti Petar (0,76 m Spurweite), 22,2 km Baulänge.

Fahrzeuge: 2 Tenderlokomotiven, 1 bedeckter und 23 offene Güterwagen im Gesamtwerte von 68 110,00 Frcs.

Befördert wurden:

Brennholz	19 960 t,
Bauholz	450 t,
Eisenbahnschwellen .	6 201 t,
zusammen . . .	26 611 t.

VI. Kruschevatz — Kraljevo (Spurweite 0,76 m).

Am 2./15. Mai 1910 wurde die Teilstrecke Kraschevatz—Vrnjatschka Banja . . . . . 35,1 km

Am $\frac{\text{21. November}}{\text{4. Dezember}}$ 1910 wurde die Teilstrecke Vrnjatschka Banga —Kraljevo . . . . . 22,1 „

zusammen . . . . . 57,2 km

dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Fahrzeuge: 4 Lokomotiven, 8 Personen-, 3 Gepäck- und 77 Güterwagen.

Befördert wurden:

Reisende	II. Klasse	1 074,	die 34 991	Personenkilometer zurücklegten,
„	III. „	14 677,	„ 381 892	„ „
Soldaten		133,	„ 3 573	„ „
zusammen . .		15 864,	die 420 456	Personenkilometer zurücklegten.

Gepäck	43,28 t,	die 1 475	tkm zurücklegten,
Eilgut	65,22 t,	„ 1 984	„ „
Frachtgut	4 282,92 t,	„ 112 685	„ „
Regierungssendungen . .	1 981,10 t,	„ 54 468	„ „
Dienstgut	22,40 t,	„ 536	„ „
zusammen	6 394,92 t,	die 171 148	tkm zurücklegten.

Roheinnahmen . .	157 392,75 Frcs.,
Ausgaben	55 535,02 „
Betriebsüberschuß	101 857,73 Frcs.

Die Ausgaben betrugen 35,33 % der Einnahme. *F. M.*

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:25 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Schantung-Eisenbahn 1911 [1]). Die Verkehrsentwicklung dieser Bahn war im Berichtsjahre vielfachen Störungen und Hemmnissen ausgesetzt. Die allgemeine wirtschaftliche und politische Lage in China war kritisch; außerdem wurden die Betriebsergebnisse durch die Pest und ihre Nachwirkungen sowie durch ungünstige Ernteverhältnisse und namentlich durch wiederholte Betriebsunterbrechungen infolge von Hochwasserschäden sehr beeinträchtigt.

Die Betriebslänge betrug wie im Vorjahre 436,39 km.

Es wurden 10 644 Züge mit 1 322 805 Zugkm gefahren, und zwar:

688	Personenzüge	mit	269 490	Zugkm,
9	Sonderpersonenzüge	,,	1 646	,,
5 836	gemischte Züge	,,	646 516	,,
2 049	Güterzüge	,,	377 408	,,
2 062	Arbeits- und Materialzüge. . .	,,	27 745	,,

Die Lokomotiven haben geleistet: 1 406 311 Nutzkm, darunter 83 506 im Vorspanndienst, 26 063 Leerfahrtkm, 35 794 Stunden Verschiebe- und 19 534 Stunden Bereitschaftsdienst.

Die Wagen haben 50 486 864 Achskm zurückgelegt, und zwar:

die	Personenwagen . . .	10 315 180,
,,	Gepäck- und Postwagen	3 206 848,
,,	Güterwagen	36 964 836,
davon	leer	12 683 180 (= 34,31 %).

Die durchschnittliche Zugstärke betrug 38,17 Achsen gegen 37,48 im Vorjahre.

Personen wurden im ganzen 909 065, auf 1 km Betriebslänge 2 092, befördert, und zwar:

			bei einer durchschnittl. Beförderungslänge von
auf	Fahrkarten 1. Klasse	8 855 = 0,97 %	129,54 km
,,	,, 2. ,,	24 157 = 2,66 ,,	113,23 ,,
,,	,, 3. ,,	866 772 = 95,35 ,,	65,62 ,,
,,	Militärfahrkarten	9 281 = 1,02 ,,	138,62 ,,

Die Personenkilometer betrugen im ganzen 62 050 006, durchschnittlich für eine Person 68,26, für 1 km Betriebslänge 142 827 (gegen 116 205 im Vorjahre).

An Gütern wurden im ganzen 717 189 t, auf 1 km Betriebslänge 1 650,83 t befördert. Die durchschnittliche Beförderungsstrecke einer

[1]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1911, S. 1585 ff.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:25 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Gütertonne betrug 227,08 km, die Zahl der Tonnenkilometer im ganzen 162 856 672, auf 1 km Betriebslänge 374,866 (gegen 408 429 im Vorjahre).

Die hauptsächlichsten Gegenstände des Güterverkehrs in Wagenladungen bildeten:

	1910	1911
1. Steinkohlen, Steinkohlenkoks und Preßkohlen . . . . . t	429 024	418 536
2. Sammelgut . . . . . „	46 393	47 505
3. Metalle, Metallwaren, Maschinen und Maschinenteile . . . . . „	33 374	42 962
4. Bohnen . . . . . „	39 573	35 575
5. Petroleum . . . . . „	26 106	31 626
6. Holz und Holzwaren . . . . . „	11 552	20 412
7. Öl . . . . . „	32 019	20 973
8. Baumwolle, roh und verarbeitet . „	14 770	9 721
9. Papier . . . . . „	9 824	7 961
10. Ton- und Töpferwaren . . . . . „	6 706	7 796
11. Stroh- und Binsengeflechte . . . „	6 011	6 166
12. Gemüse, Feld- und Gartenfrüchte „	26 382	3 054
13. Kalk . . . . . „	2 144	2 868
14. Zucker . . . . . „	4 486	2 738
15. Getreide . . . . . „	7 775	2 213
16. Streichhölzer . . . . . „	2 714	2 155
17. Tabak . . . . . „	1 234	2 019
18. Käsch . . . . . „	1 086	1 292
19. Steine aller Art . . . . . „	1 180	1 104
20. Zement . . . . . „	17 261	1 051

Die Betriebseinnahmen betrugen:

	überhaupt		auf 1 km Betriebslänge	gegen 1910 ±	
	mex. Doll.	%	mex. Doll.	mex. Doll.	%
aus dem Personen- und Gepäck-Verkehr	714 205	20,34	1 644	+ 59 214	+ 9,04
aus dem Güterverkehr	2 741 808	78,09	6 311	— 226 539	— 7,63
aus sonstigen Quellen	55 093	1,57	127	— 51 911	—48,51
zusammen . .	3 511 106	100,00	8 082	— 219 236	— 5,38

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:25 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die Betriebsausgaben haben betragen:

auf 1 km Betriebslänge 2 533 mex. Doll., gegen 1910 (2 291 mex. Doll.) + 10,58 %, im Verhältnis zur Betriebseinnahme 31,34 %, gegen 26,80 % im Jahre 1910.

Von den Betriebsausgaben kommen 20,48 % auf die allgemeine Verwaltung, 23,37 % auf die Bahnunterhaltung und 56,15 % auf die Transportverwaltung.

Einschließlich der dem Erneuerungsfonds und dem Bahnanlagekonto zugeführten Verkaufserlöse (20 544 mex. Doll.) und der aus dem Bahnanlagekonto bestrittenen Kosten für Bahnanlage und Ausrüstung (557 275 mex. Doll.) ergibt der Betriebsrechnungsabschluß:

	überhaupt mex. Doll.	auf 1 km Betriebslänge	in % der Einnahme
Einnahme	3 531 650	8 129	—
Ausgabe	1 657 797	3 816	46,94
Überschuß	1 873 853	4 313	53,06

Generated on 2019-07-31 15:25 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Rechtsprechung.

Bürgerliches Recht.

a) Erkenntnis des Reichsgerichts, IV. Zivilsenats, vom 24. November 1910, in Sachen des Kaufmanns Ph. Sch. in Fr. Klägers und Revisionsklägers, wider die Stadtgemeinde Fr., vertreten durch ihren Magistrat, Beklagte und Revisionsbeklagte.

b) Urteil des Königlichen Oberlandesgerichts in Frankfurt (Main) vom 1. Dezember 1911 in der gleichen Sache.

Haftung für Unfälle von Kindern.

Tatbestand.

Im April 1906 wurde der 6 jährige Sohn des Klägers von einem mit zwei Pferden bespannten leeren Kastenwagen überfahren und sofort getötet. Das Fuhrwerk gehörte der Beklagten. Im gegenwärtigen Rechtsstreite begehrt der Kläger von der Beklagten den Schaden ersetzt, der ihm durch den Tod seines Sohnes W. entstanden sei, und zwar in Gestalt einer vom 1. Januar 1915 beginnenden, 20 Jahre lang zu zahlenden Monatsrente von 70 ℳ. Das Landgericht in Fr. erklärte durch Zwischenurteil vom 2. März 1909 den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt. Gegen dieses Urteil legte die Beklagte Berufung ein. Der Kläger fügte seinem Erstantrage einen Hilfsantrag auf Feststellung der Schadensersatzpflicht der Beklagten hinsichtlich der dem Kläger entgangenen Dienste seines Sohnes hinzu. Die gegen das Urteil des Oberlandesgerichts in Fr., das sowohl den Leistungs- als auch den Feststellungsanspruch für unbegründet erachtete, erhobene Revision wurde zur anderen Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückverwiesen aus folgenden

Entscheidungsgründen.

Was zunächst den Anspruch des jetzt angeblich 44 Jahre alten Klägers auf Zahlung einer Rente von monatlich 70 ℳ vom 1. Januar 1915 auf die

Generated on 2019-07-31 15:29 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Dauer von 20 Jahren betrifft, so hat das Berufungsgericht diesen Leistungsanspruch für unbegründet erachtet, weil ihm die tatsächlichen Grundlagen völlig ungewiß erschienen. Das Berufungsgericht verkennt allerdings nicht, daß der Unfall, der den Tod des sechsjährigen Sohnes des Klägers herbeigeführt hat, an sich geeignet sei, die Haftung der Beklagten als Tierhalterin gemäß § 833 (alter Fassung) des Bürgerlichen Gesetzbuches zu begründen. Es beachtet auch, daß der getötete Knabe zu dem Kläger in einem Verhältnisse stand, vermöge dessen er diesem gegenüber kraft Gesetzes (§ 1601) unterhaltungspflichtig werden konnte (§ 844, Abs. 2) und daß ein Kind, solange es dem elterlichen Hausstande angehört und von den Eltern erzogen oder unterhalten wird, gemäß § 1617 verpflichtet ist, in einer seinen Kräften und seiner Lebensstellung entsprechenden Weise den Eltern in ihrem Hauswesen und Geschäfte Dienste zu leisten (§ 845). Es legt aber bei der Abweisung der Klage entscheidendes Gewicht darauf, daß es völlig ungewiß sei, ob und wann der Kläger, der nach seiner eigenen Angabe durchaus gesund und erwerbsfähig sei, unterhaltsbedürftig werden und ob zu dieser Zeit das Kind noch am Leben und unterhaltsfähig gewesen sein würde. Ebenso betont das Berufungsgericht, daß es ungewiß sei, ob die geschäftlichen Verhältnisse des Klägers, der Inhaber eines Spezereigeschäftes ist, im Jahre 1915 noch dieselben sein würden und ob sein Sohn ohne den Unfall dann noch gelebt haben und zu Dienstleistungen imstande gewesen sein würde.

Die Revision bekämpft die Ausführungen des Berufungsgerichts als fehlsam. Sie bezeichnet den § 249 des Bürgerlichen Gesetzbuches und die §§ 286, 551 Nr. 7 der Zivilprozeßordnung als verletzt.

Die Revision war wegen Verletzung der §§ 844, 845 des Bürgerlichen Gesetzbuchs und des § 287 der Zivilprozeßordnung für begründet zu erachten.

Bei den Schadensersatzansprüchen aus den §§ 844, 845 des Bürgerlichen Gesetzbuches spielt die vermutliche Gestaltung der Zukunft eine wesentliche Rolle. Dem erkennenden Richter erwächst daraus die Aufgabe, die zwar nicht voraussehbare, aber zu vermutende künftige Entwicklung der gegebenen Verhältnisse ins Auge zu fassen. Dieser Aufgabe wird er nicht gerecht, wenn er, wie das Berufungsgericht, mit dem Hinweise darauf, daß alles Zukünftige völlig ungewiß sei, eine nähere Prüfung der maßgebenden Verhältnisse unterläßt. Ob gewisse Umstände, wie das Erreichen eines bestimmten Lebensalters und die Voraussetzungen der Unterhaltsbedürftigkeit auf der einen sowie der Unterhaltsfähigkeit auf der anderen Seite eintreten werden, läßt sich von der Gegenwart aus natürlich niemals mit vollkommener Sicherheit beurteilen; aber das Gesetz verlangt auch nur, daß sie eintreten können (§ 844, Abs. 2, Halbs. 1), daß also

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:30 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

nach der Erfahrung des Lebens und dem gewöhnlichen Laufe der Dinge die spätere Verwirklichung einer Unterhaltsverpflichtung oder einer Schädigung durch entgehende, nach dem Gesetze zu leistende Dienste nicht ausgeschlossen erscheint, vielmehr mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit anzusehen ist. In der Natur der Sache liegt es, daß an die Beweisführung keine strengen Anforderungen gestellt werden dürfen, sondern dem richterlichen Ermessen ein möglichst weiter Spielraum offen bleibt. Die hiernach gebotene freie Prüfung der Sachlage entspricht nicht nur dem Standpunkte, den das Gesetz in den §§ 844, 845 des Bürgerlichen Gesetzbuchs einnimmt, sondern läßt sich auch aus dem Grundsatze des § 287 der Zivilprozeßordnung herleiten, wonach über die Fragen, ob ein Schaden entstanden sei und wie hoch er sich belaufe, das Gericht unter Würdigung aller Umstände nach freier Überzeugung zu entscheiden hat. Wenn der Kläger auch gegenwärtig noch nicht unterhaltsbedürftig ist und es im Hinblick auf sein Lebensalter und seine Rüstigkeit wahrscheinlich auch in einigen Jahren nicht werden wird, so ist andererseits doch keineswegs ausgeschlossen, daß der Zustand der Unterhaltsbedürftigkeit bei ihm über kurz oder lang eintreten wird. Diese Möglichkeit ist nicht so entfernt, daß mit ihr nicht gerechnet werden könnte. Bei dem Wortlaute des § 844 Ab. 2 genügt sie zur Begründung einer Schadensersatzpflicht wegen Tötung des Unterhaltspflichtigen.

Ob ein Anspruch auf Schadensersatz für den Fall des künftigen Eintritts der Unterhaltsbedürftigkeit im Wege der Leistungsklage oder der Feststellungsklage zu erheben wäre, braucht hier nicht entschieden zu werden. In einem in der Juristischen Wochenschrift 1909, Seite 314, Nr. 12 mitgeteilten Falle hat das Reichsgericht eine Feststellungsklage zugelassen, die dahin ging, den Beklagten für verpflichtet zu erachten, dem Kläger für den Fall, daß er unterhaltsbedürftig werde, durch Gewährung einer Geldrente insoweit Schadensersatz zu leisten, als der getötete (7 Jahre alte) Sohn des Klägers während der mutmaßlichen Dauer seines Lebens ihm zur Gewährung des Unterhalts verpflichtet gewesen sein würde.

Zu betonen ist auch gegenüber dem Berufungsurteile, daß der § 844 des Bürgerlichen Gesetzbuchs „die mutmaßliche Dauer des Lebens" des Getöteten ausdrücklich in den Kreis der vom Richter zu beantwortenden Fragen zieht. Mit dieser Frage hat sich aber das Berufungsgericht gar nicht beschäftigt. Seine Erwägungen laufen darauf hinaus, man könne nicht wissen, wie lange der Knabe gelebt haben würde. Damit wird aber dem Gesetze, das dem Richter eine vorberechnende Schätzung der mutmaßlichen Lebensdauer auferlegt, nicht genügt.

Wegen dieser Mängel mußte das Berufungsurteil aufgehoben werden. In den Rahmen der nach den dargelegten Gesichtspunkten anzustellenden

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:30 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

neuen Erörterungen wird auch die Frage fallen, ob der über die Leistungsfähigkeit des getöteten Knaben angebotene Beweis zu erheben sein wird.

Was sodann den hilfsweise erhobenen, auf § 845 des Bürgerlichen Gesetzbuches allein gegründeten, aber vom Berufungsgericht abgewiesenen Feststellungsanspruch betrifft, so hat das Berufungsgericht bei Beurteilung dieses Anspruchs allerdings die mutmaßliche zukünftige Entwicklung der Verhältnisse ins Auge gefaßt. Der Revision kann auch nicht zugegeben werden, daß es unzulässig sei, die nützlichen und schädlichen Folgen der Tötung gegeneinander abzuwägen und auf das Endergebnis entscheidendes Gewicht zu legen (Mot. Bd. 2, S. 19). Indessen erscheint es nicht ausgeschlossen, daß bei erneuter Prüfung des Hauptanspruchs eine anderweite Beurteilung des Hilfsanspruchs Platz greift. Mit Rücksicht hierauf und da beide Ansprüche in einem inneren Zusammenhange stehen, rechtfertigte es sich, das Berufungsurteil im ganzen Umfange aufzuheben und so dem Berufungsgericht eine uneingeschränkte Nachprüfung der beiden Ansprüche zu ermöglichen.

Die Sache mußte, da sie noch nicht spruchreif ist, an das Berufungsgericht gemäß § 565 der Zivilprozeßordnung zurückverwiesen werden. Die Entscheidung des Kostenpunktes war dem künftigen Endurteile vorzubehalten.

Aus den Gründen des Urteils zu b:

Der Kläger hat seinen Leistungsanspruch bis nach Zurückverweisung der Sache durch das Reichsgericht lediglich auf § 845 B. G. B. gestützt. Auch der in zweiter Instanz hilfsweise erhobene Feststellungsanspruch befaßt sich lediglich mit den in § 845 vorgesehenen Ansprüchen.

Demgemäß hat auch das Landgericht, wie die Urteilsgründe deutlich ergeben, mit seinem Anspruch, daß die Klage dem Grunde nach gerechtfertigt sei, lediglich die Begründetheit des Anspruches auf Entschädigung für die dem Kläger entgehenden Dienste festgestellt wissen wollen.

Da der Kläger nunmehr seinen Renten- wie seinen Feststellungsanspruch gleichmäßig auch auf § 844 B. G. B. gründet, fragt sich, ob in dieser Begründung eine unzulässige Klageänderung zu befinden ist. (§ 527 Z. P. O.) Die Frage kann immerhin zweifelhaft sein. Die Rechtfertigung von Schadensansprüchen aus § 844 B. G. B. oder § 845 B. G. B. verlangen im gewissen Umfange ein verschiedenes tatsächliches Vorbringen; doch hat das Gericht die Frage verneint, weil in Wahrheit das Klagfundament, das schadenbringende Ereignis und die ursächlichen Beziehungen dieses Vorganges auf die Person des Klägers die nämlichen geblieben sind, so daß es sich nur um eine Ergänzung der tatsächlichen Ausführungen im Sinne des § 268

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:27 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Z. P. O. handelt, wenn der Schadensanspruch nunmehr auch nach einer anderen Richtung hin zu rechtfertigen versucht wird.

Mit dem Vorderrichter nimmt auch das erkennende Gericht an, daß nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme erster Instanz die Beklagte grundsätzlich gemäß § 833 B. G. B als Tierhalterin für den dem Kläger durch den Tod des Jungen erwachsenen Schaden zu haften hat, und zwar in vollem Umfange, da nach der Sachlage von einem Mitverschulden des zur Zeit des Unfalles noch nicht siebenjährigen Sohnes des Klägers keine Rede sein kann.

Auf Grund der erneuten Verhandlung ist das Gericht zu der Ansicht gelangt, daß dem Kläger zur Zeit ein Leistungsanspruch auf § 844 und 845 B. G. B. nicht gegeben ist.

Im Gegensatz zum bisherigen Sachverhältnis steht durch die Erklärung des Klägers fest, daß er zur Zeit noch vier lebende Kinder, zwei Söhne und zwei Töchter, besitzt, die sämtlich gesund und erwerbsfähig sind oder doch werden.

Bei dem Alter der Töchter ist nun aber mit aller Wahrscheinlichkeit anzunehmen, daß die eine oder die andere in der hier streitigen Zeit dem Kläger in seinem Geschäft behilflich sein wird. Die Art des Geschäftes — es handelt sich um eine Spezereihandlung — läßt auch die Beschäftigung einer weiblichen Person nahe liegen. Das Geschäft des Klägers kann nicht von großem Umfange sein, da er eine männliche Hilfskraft nicht im Geschäft angestellt hat. Auch dies spricht mehr dafür, daß der Kläger seine Töchter zur Hilfe im Laden eher heranziehen wird als den Sohn, der auch auf andere Weise seinen vollen Lebensunterhalt verdient haben würde.

Vor allem behauptet der Kläger aber selbst, wenn auch zur Begründung des Anspruches aus § 844 B. G. B., daß der getötete Sohn mit großer Wahrscheinlichkeit nach Erledigung der Schulzeit in das Postfach eingetreten sein würde.

Bei dieser Sachlage erscheint es aber im höchsten Grade unwahrscheinlich, wenn nicht ausgeschlossen, daß der getötete Sohn dem Vater vom 1. Januar 1915 ab im Geschäft behilflich gewesen sein würde. Der Anspruch ist daher aus § 845 B. G. B. nicht herzuleiten, und zwar entfällt sowohl der Leistungsanspruch wie auch aus den nämlichen Erwägungen der Feststellungsanspruch, wie gleich vorweg bemerkt werden mag.

Aber auch der Leistungsanspruch aus § 844 Absatz 2 B. G. B. erscheint unbegründet.

Wenn bei diesem Anspruch auch die nicht sicher voraussehbare, aber zu vermutende künftige Entwicklung der gegebenen Verhältnisse geprüft werden muß, so kann diese Pflicht doch nicht dahin führen, die Beklagte schon jetzt zu einer ziffermäßig bestimmten Rente von einem bestimmten

Generated on 2019-07-31 15:27 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Zeitpunkte ab zu verurteilen, wenn die künftige Gestaltung der Unterhaltungsbeziehungen des Klägers zu dem unterhaltspflichtigen Personenkreis so unsicher und so ungewiß ist, wie im vorliegenden Falle. In solchem Falle würde der Ausspruch des Richters auf Zahlung einer festen Rente mehr oder weniger auf eine Fiktion der zukünftigen Gestaltung der Dinge hinauslaufen.

Zu den Bedenken, die in dem oberlandesgerichtlichen Urteile vom 27. Oktober 1909 angeregt sind, kommt hier neu hinzu, daß der Kläger außer dem getöteten Knaben noch vier jetzt noch lebende und gesunde Kinder besitzt. Bei jedem einzelnen der vier Kinder steht nun in Frage, wie seine weitere wirtschaftliche und persönliche Entwicklung in der Zukunft sich gestalten wird, um prüfen zu können, ob und in welchem Maße das betreffende Kind zu dem Unterhalt des Klägers demnächst beitragen müsse. Von dieser Frage hängt aber die weitere Frage ab, ob und in welchem Umfange der Getötete verpflichtet sein würde. Es würde auf eine Überspannung der Rechte des Klägers und auf eine Verletzung der Rechtslage des Beklagten hinauslaufen, wenn unter den obwaltenden Umständen dem Kläger ein Leistungsanspruch zuerkannt werden würde. Die Interessen des Klägers werden auch ausreichend gewahrt, wenn seinem Feststellungsanspruch entsprochen wird, soweit er sich auf § 844, Abs. 2 B. G. B. stützt.

Unter Bezugnahme auf die Entscheidung des Reichsgerichts in der juristischen Wochenschrift 1909, S. 314 hat auch das Gericht kein Bedenken getragen, dem Feststellungsbegehren in dieser Richtung zu entsprechen.

Der Kläger hat ein wirtschaftliches Interesse daran, daß schon jetzt durch Richterspruch die Schadensersatzpflicht der Beklagten aus dem hier streitigen tödlichen Unfalle festgestellt werde. (§ 256 Z. P. O.). Materiell ist aber dieser Feststellungsanspruch aus §§ 833, 844 B. G. B. begründet. Gegen diesen Teil des Feststellungsbegehrens hat auch die Beklagte besondere Einwendungen nicht geltend gemacht.

Aus vorstehenden Erwägungen heraus war zu entscheiden wie geschehen.

Enteignungsrecht.

Erkenntnis des Reichsgerichts, V. Zivilsenats, vom 17. April 1912 in Sachen des Königlich Preußischen Fiskus, vertreten durch die Königliche Eisenbahndirektion in D., Beklagten und Revisionsklägers, wider den Rittergutsbesitzer M. in M., Kläger und Revisionsbeklagten.

Entschädigungsansprüche aus Anlaß des Bahnbaues bei unentgeltlicher Grundstücksabtretung.

Tatbestand.

Der Beklagte hat auf Grund des Preußischen Gesetzes vom 25. Juni 1904, betreffend die Erweiterung des Staatseisenbahnnetzes, die Nebenbahn

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:27 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

V.—T. hergestellt. Der Bauplan ist auf Grund landespolizeilicher Prüfung durch den Minister der öffentlichen Arbeiten „geprüft und vorläufig festgestellt worden“ am 18. Juni 1906. Das erforderliche Bauterrain hat nach Maßgabe des Gesetzes der Kreis Sch. unentgeltlich hergegeben, nachdem diesem die eingesessenen Grundbesitzer, durch deren Grundstücke die Bahn hindurchführt, darunter insbesondere auch der gegenwärtige Kläger, die erforderlichen Flächen ihrerseits unentgeltlich zur Verfügung gestellt hatten. Ein förmliches Enteignungsverfahren hat nicht stattgefunden. Der Kläger behauptet, durch zwei von dem Beklagten bei Herstellung der Bahn innerhalb des Gebietes seines Rittergutes getroffene Veranstaltungen geschädigt zu sein, und zwar 1. durch Verlegung eines Weges bei den Stationen 527/528 und 2. durch Anlegung von Entwässerungsgräben zwischen den Stationen 523/524. Der Weg sei zu einem Umwege geworden, führe jetzt mit steiler Ansteigung über den Bahndamm hinweg und verursache so ein erhebliches Wirtschaftserschwernis. Die Gräben führten auf eine Feldwiese, die eines Abzugs entbehre, und hätten so die Versumpfung der Wiese selbst sowie die Verschlechterung der sie umschließenden Ackerflächen zur Folge. Der aus der Wirtschaftserschwernis hervorgegangene Schaden sei auf 24 080 ℳ zu veranschlagen, wovon zur Zeit jedoch nur 500 ℳ geltend gemacht würden, der anderweite Schaden auf 10 750 ℳ. Der Kläger erachtet den Beklagten als ersatzpflichtig und hat beantragt, ihn zur Zahlung von 11 250 ℳ zu verurteilen. Der Beklagte hat in Abrede gestellt, daß er dem Kläger aus irgend einem Gesichtspunkte ersatzpflichtig geworden sei. Für den angeblichen, an sich jedoch zu bestreitenden Schaden des Klägers brauche er überhaupt nicht aufzukommen, weil die beiden vom Kläger bemängelten Anlagen bereits in den ministeriell genehmigten und öffentlich, insbesondere auch bei dem Kläger selbst in seiner Eigenschaft als Gutsvorstand ausgelegten Bauplane vorgesehen gewesen und lediglich nach Maßgabe dieses Bauplanes ausgeführt worden seien. Überdies aber habe der Kläger dadurch, daß er sich dem Kreise T. gegenüber zur unentgeltlichen Hergabe des Grund und Bodens verpflichtet, auf eine Enteignungsentschädigung verzichtet. Durch schriftliche Erklärung des Kreisausschusses zu Sch. vom 24. September 1909 hat sich der Beklagte vom Kreise Sch. dessen Rechte an den Kläger abtreten lassen. — Das Landgericht hat dem Antrage des Beklagten entgegen den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. — In seiner dagegen eingelegten Berufung hat der Beklagte einen Verzicht des Klägers noch daraus hergeleitet, daß dieser gegen den Bebauungsplan keinen Einspruch erhoben, vielmehr anstandslos die Bauerlaubnis gegeben habe, und weiter hat er ausgeführt, daß, falls ein Verzicht nicht vorläge, für die Geltendmachung der etwaigen Entschädigungsansprüche ausschließlich das besondere im Enteignungsgesetze geregelte Verfahren gegeben sei. Der Kläger

Generated on 2019-07-31 15:27 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

hat demgegenüber namentlich erwidert, daß er auch dem Kreise Sch. gegenüber sich zu nichts anderem als zur unentgeltlichen Hergabe des Grund und Bodens verpflichtet habe, ferner, daß er beim Minister der öffentlichen Arbeiten angeregt habe, dem Beklagten die Einleitung des Enteignungsverfahrens aufzugeben, indessen abschläglich beschieden worden sei. Das Oberlandesgericht hat die Berufung zurückgewiesen. Nunmehr hat der Beklagte mit dem Antrage die Revision eingelegt, die Klage nach dem Berufungsantrage abzuweisen, während der Kläger um Zurückweisung des Rechtsmittels bittet.

Entscheidungsgründe.

Die Revision mußte Erfolg haben. Die beiden Veranstaltungen des Beklagten, durch welche der Kläger geschädigt sein will, stellen „dauernde Beschränkungen" seines Grundstücks im Sinne des § 2 des Preußischen Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 dar: Der Kläger muß die Verlegung des Weges sowohl wie die Anlage der Entwässerungsgräben dauernd dulden. Geht man davon aus, dann erscheint der Standpunkt des Beklagten, daß, wenn der Kläger für die angeblich verursachte Wirtschaftserschwernis sowie für die Verschlechterung des in Rede stehenden Wiesenstückes nebst den anliegenden Ackerstücken Entschädigung fordern wolle, solches nur nach Maßgabe des Enteignungsgesetzes erfolgen könne, als grundsätzlich zutreffend. Das Berufungsgericht hat nunmehr diesen Einwand des Beklagten lediglich aus dem Grunde zurückgewiesen, weil, wie es annimmt, dem Beklagten das Enteignungsrecht überhaupt nicht verliehen worden sei. Diese Annahme ist aber tatsächlich irrig gewesen. Die Revision weist mit Recht darauf hin, daß dem Beklagten das Enteignungsrecht auch in Ansehung der Nebenbahn V.—T. verliehen worden ist, und zwar durch in der Preußischen Gesetzsammlung veröffentlichten Allerhöchsten Erlaß. Demgemäß ist der Entscheidungsgrund des Berufungsgerichts ohne weiteres hinfällig. Aber auch die Entgegnung des Klägers auf den Einwand des Beklagten erweist sich als verfehlt. Denn hat auch sein Ansuchen beim Minister der öffentlichen Arbeiten, dem Beklagten die Herbeiführung des Enteignungsverfahrens aufzugeben, keinen Erfolg gehabt, so hinderte ihn diese Tatsache doch nicht, gegen den Beklagten auf Herbeiführung des Enteignungsverfahrens klagbar zu werden, um so die Möglichkeit zu gewinnen, seine Entschädigungsansprüche im Wege des geordneten Verfahrens geltend zu machen. (Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen Bd. 55 S. 7 ff. S. 10.) Wenn in dem ministeriellen Bescheide vom 28. Dezember 1910 ausgeführt worden: „Zur Einleitung des Enteignungsverfahrens würde

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:27 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

für die Bahnverwaltung ein Anlaß erst vorliegen, wenn ein dahingehender Antrag vom Kreise gestellt worden," so stand auch das dem sofortigen Klagerechte des Klägers nicht entgegen. Der Beklagte war der Unternehmer der Bahn, und glaubte sich der Kläger durch die Art und Weise der Bauausführung geschädigt, dann hatte er sich lediglich an den Beklagten zu halten, und ihm gegenüber war der Beklagte zur Herbeiführung der Enteignung unmittelbar verpflichtet, gleichgültig, wie sich der Kreis zu der Frage stellte. Jedenfalls war der Beklagte auch in der Lage, den Enteignungsantrag zu stellen, selbst wenn der Kreis ihn dazu nicht veranlassen wollte. Auch darüber erhellt nichts, daß die Parteien sich, sei es stillschweigend, sei es ausdrücklich, dahin geeinigt hätten, über die etwaigen Entschädigungsansprüche des Klägers solle ohne weiteres im ordentlichen Rechtswege entschieden werden — was an und für sich mit Erfolg hätte geschehen können. In Betracht käme höchstens, daß der Beklagte während der 1. Instanz die Unzulässigkeit des jetzigen Vorgehens des Klägers nicht gerügt hat. Indessen, da er es in der 2. Instanz getan, erscheint die Annahme als ausgeschlossen, daß er das Vorgehen des Klägers auch seinesteils hat genehmigen wollen, und andererseits läßt sich auch nicht annehmen, daß der Beklagte infolge seines Schweigens im ersten Rechtszuge des Widerspruchsrechtes verlustig gegangen war.

Die vorliegende Klage muß sonach der Abweisung unterliegen, ohne daß auf die Frage nach der sachlichen Begründetheit der Klageansprüche einzugehen wäre. Von der Möglichkeit, den Klageantrag zu ändern, und zwar dahin, daß der Beklagte zur Herbeiführung der Enteignung verurteilt werde, hat der Kläger trotz des Einwandes des Beklagten nicht Gebrauch gemacht. Daher ist aber anzunehmen, daß er es nicht hat tun wollen, daß er vielmehr geflissentlich beabsichtigt hat, bei seinem jetzigen Begehren stehen zu bleiben.

Erkenntnis des Reichsgerichts, V. Zivilsenats, vom 22. Mai 1912 in Sachen des durch die Königliche Generaldirektion der Staatseisenbahnen in St. vertretenen Königlich Württembergischen Fiskus, Beklagten, Widerklägers und Revisionsklägers, wider den Kassierer G. A. in F., Kläger, Widerbeklagten und Revisionsbeklagten.

Wenn dem Grundstückseigentümer das Recht, Eingriffe auf sein Eigentum abzuwehren, nach dem Enteignungsrecht entzogen ist, so steht ihm als Ausgleich hierfür die Klage auf Schadenersatz auch ohne den Nachweis des Verschuldens zu.

Tatbestand.

Der Kläger ist Eigentümer des Hausgrundstücks Wilhelmstraße 9 in F. Unter diesem Grundstück, und zwar in einer Tiefe von etwa

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:30 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

23 m unter der Fundamentsohle des Wohnhauses, hat der Beklagte auf Grund des ihm verliehenen Rechtes der Zwangsenteignung den seit dem August 1910 in Betrieb befindlichen „zweiten Prag-Tunnel" der Staatsbahnlinie St.—F. in der Weise durchgeführt, daß die westliche Giebelmauer des Hauses senkrecht über der Tunnelachse liegt. Nach der Durchbrechung des Tunnels hat sich das Haus des Klägers an seiner südwestlichen Ecke mehr als an den anderen Ecken gesenkt, und hierdurch sind starke Risse in seinen Umfassungsmauern entstanden. Der Kläger behauptet: die Schäden seien auf den Tunnelbau und die mit dem Bahnbetrieb im Tunnel verbundenen Erschütterungen zurückzuführen; seit dem 1. April 1910 sei das Haus unvermietbar, seine Wiederherstellung erfordert einen Kostenaufwand von 12 000 ℳ. Er hat Klage erhoben mit dem Antrage:

> den Beklagten zu verurteilen, an ihn für entgangenen Mietzins 1 184 ℳ nebst Verzugszinsen sowie die Kosten der Wiederherstellung seines Hauses mit 12 000 ℳ zu zahlen,

während der Beklagte, der den Anspruch des Klägers nach Grund und Höhe bestritten hat, um Abweisung der Klage gebeten und widerklagend den Antrag gestellt hat:

> festzustellen, daß dem Kläger ein Anspruch in Höhe von 12 000 ℳ auf Ersatz der angeblich infolge des Baues des Tunnels entstandenen Beschädigung seines Hauses nicht zustehe.

Das Landgericht hat durch Zwischenurteil den mit der Klage erhobenen Anspruch auf Ersatz des durch den Bau des Tunnels dem Hause des Klägers zugefügten Schadens dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Gegen dies Urteil hat der Beklagte Berufung eingelegt mit dem Antrage:

> unter Abänderung des landgerichtlichen Urteils die Klage abzuweisen und gemäß dem Widerklageantrage zu erkennen.

Das Oberlandesgericht aber hat die Berufung zurückgewiesen. Es hat mit dem Landgericht angenommen, daß die Schäden am Hause des Klägers lediglich auf den Bau des Tunnels zurückzuführen seien, daß der Eisenbahnverwaltung ein Verschulden bei der Bauausführung nicht zur Last falle, daß der Beklagte für die Schäden aber trotzdem hafte.

Nunmehr hat der Beklagte Revision eingelegt und beantragt:

> das angefochtene Urteil aufzuheben und nach seinem Antrage in der Berufungsinstanz zu erkennen.

Der Antrag des Klägers geht auf Zurückweisung der Revision.

Die Revision wurde zurückgewiesen aus folgenden

Entscheidungsgründen.

Das Berufungsgericht stellt fest, daß der Beklagte mit dem Bau des Tunnels in das Eigentum des Klägers eingegriffen habe, daß der Tunnel

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:29 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

insbesondere nicht in solcher Tiefe unter der Fundamentsohle des Hauses des Klägers hindurchgeführt sei, daß dieser an der Ausschließung der Einwirkung kein Interesse gehabt hätte (§ 905 Abs. 2 B. G. B.). Und es kommt, obgleich es ein vom Beklagten zu vertretendes Verschulden verneint, zu seiner diesem ungünstigen Entscheidung auf Grund der Annahme, daß der Kläger sich jenes Eingriffs nicht habe erwehren können, und auf Grund des Rechtssatzes, daß Schadensersatz, abgesehen von jedem Verschulden, auch dann zu leisten sei, wenn dem Verletzten die Befugnis entzogen ist, an sich widerrechtliche Eingriffe in sein Eigentum abzuwehren und dadurch dem Schaden vorzubeugen. Insoweit es sich nicht nur für jene Annahme, sondern auch für das Bestehen dieses Rechtssatzes und seine Anwendung auf den vorliegenden Fall auf die von ihm herangezogenen württembergischen Gesetze stützt, handelt es sich um Recht, auf dessen Verletzung die Revision nach dem § 549 Z. P. O. und nach den auf Grund des § 6 E. G. zur Z. P. O. erlassenen Verordnungen nicht gestützt werden kann. Der von der Revision gegen die Anwendung des bezeichneten Rechtssatzes auf den vorliegenden Fall gerichtete Angriff ist aber auch insoweit hinfällig, als das Berufungsgericht sich dafür auf eine ständige Rechtsprechung des Reichsgerichts und den von dieser aus verschiedenen Einzelvorschriften nicht nur anderer Landesgesetze, sondern auch des Reichsrechts entwickelten gesetzgeberischen Gedanken beruft: daß, wenn dem Grundeigentümer im Einzelfalle das so wesentliche Recht, Eingriffe in sein Eigentum abzuwehren, entzogen ist, ihm hierfür ein Ersatz durch Gewährung der durch den Verschuldensnachweis nicht bedingten Klage auf Ersatz des angerichteten Schadens gegeben werden müsse (s. namentlich Reichsgerichtsentsch. Bd. 58 Nr. 32 auf Seite 134, Bd. 63 Nr. 93 auf S. 376 unten). Eine weitere, von der Rechtsprechung des Reichsgerichts bisher nicht berührte Stütze hierfür hat das Berufungsgericht mit Recht insbesondere auch im § 12 des Telegraphenwege-Gesetzes vom 18. Dezember 1899 gefunden. Und die Revision irrt, wenn sie annimmt, daß der in Rede stehende Rechtssatz nur für Fälle anerkannt sei, wo es sich um Schädigungen durch den Bahnbetrieb auf dem Nachbargrundstücke handelt (vgl. Reichsgericht bei Gruchot Bd. 45 S. 1016/18). Für eine solche Einschränkung besteht auch gar kein innerer Grund, und die Revision geht wiederum fehl, indem sie sich dafür auf den § 26 der Gew.-O. beruft, der sich lediglich auf Einwirkungen bezieht, die von einer der in den §§ 16 und 24 daselbst bezeichneten genehmigungspflichtigen und genehmigten Anlagen ausgehen, mit dem Bahnbetrieb als solchem aber nichts zu tun hat. Zugegeben werden kann, daß der Anspruch auf Ersatz eines durch schädliche Einwirkungen einer gemäß diesen §§ 16 und 24 genehmigten Gewerbsanlage dem Nachbar erwachsenen Schadens, der „in der Vergangenheit liegt, also mit der Klage auf Einstellung des

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:29 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Betriebs nicht verhindert worden wäre", ein dem Schädiger zur Last fallendes Verschulden voraussetzt (s. Reichsgericht bei Gruchot Bd. 50 S. 412). Ein Grund gegen die Anwendung des bezeichneten Rechtssatzes auf den vorliegenden Fall läßt sich daraus schon deshalb nicht hernehmen, weil der Tunnel eine solche gewerbliche Anlage nicht ist. Überdies kommt in Betracht, daß der § 26 Gew.-O. dem durch die Einwirkungen einer genehmigten gewerblichen Anlage in seinem Eigentum beeinträchtigten Grundstücksbesitzer das Recht, sich dieser Beeinträchtigung zu erwehren, nicht entzieht, sondern nur in der in ihm angegebenen Weise beschränkt . . . . .

Wasserrecht.

Erkenntnis des Königlichen Oberverwaltungsgerichts, IX. Senats, vom 2. Februar 1912 in der Verwaltungsstreitsache 1. des Amtsvorstehers des Amtsbezirks E., Beklagten, 2. des Gasthofbesitzers W. zu R., Beigeladenen, zu 1 und 2 Revisionskläger, wider den Königlich Preußischen Eisenbahnfiskus, vertreten durch die Königliche Eisenbahndirektion zu B., Kläger und Revisionsbeklagten.

Verschaffung von Vorflut.[1])

Gründe.

Mit einer Räumungsanordnung aus § 66 des Zuständigkeitsgesetzes vom 1. August 1883 kann nur die im Interesse der Vorflut erforderliche Räumung eines noch bestehenden Grabens gegenüber dem Räumungspflichtigen erzwungen werden, die Wiederherstellung eines gegenwärtig nicht mehr vorhandenen Grabens aber regelmäßig nicht, sondern ausnahmsweise nur dann, wenn der Graben bis vor kurzem noch tatsächlich bestanden hat und ohne Rechtsgrund beseitigt worden ist. Das trifft hier aber nicht zu; der Amtsvorsteher geht vielmehr selbst davon aus, daß der bisherige Wasserzug, der durch die Enteignung und die Anlegung des Eisenbahngleises in Wegfall gekommen ist, in der alten Lage und Richtung, wie dies die Sachlage ja auch ohne weiteres ergibt, nicht wiederhergestellt werden kann. Die angefochtene Verfügung gibt dem Kläger demgemäß auch nicht die Räumung oder die Wiederherstellung des bisherigen Wasserzuges auf, sondern sie fordert ihn ganz allgemein auf, „bis zum 10. Oktober 1907 für Vorflut zu sorgen, damit sowohl das Quellwasser aus dem W.schen Teiche, als auch die Niederschlagswässer, welche bisher in den Bahndamm abgeflossen sind, abfließen können." In den Bestimmungen des § 66 des Zuständigkeitsgesetzes hat die Verfügung daher keine Grundlage.

---

[1]) Vgl. Erkenntnis des Königlichen Oberverwaltungsgerichts vom 4. Januar 1906, Archiv für Eisenbahnwesen 1907 S. 811.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:29 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Aber auch dann ist sie nicht haltbar, wenn man davon ausgeht, daß der Amtsvorsteher, wie er in der mündlichen Verhandlung vor dem Gerichtshof ausgeführt hat, eine allgemein polizeiliche Anordnung auf Grund des § 10 Titel 17 Teil II des Allgemeinen Landrechts und des § 127 des Landesverwaltungsgesetzes vom 30. Juli 1883 gegen den Kläger hat erlassen wollen. Das Verfahren auf Verschaffung von Vorflut ist in § 68 des Zuständigkeitsgesetzes eingehend geregelt und zwar dahin, daß der Kreisausschuß über Anträge auf Verschaffung von Vorflut nach einer vorgängigen, von ihm anzuordnenden örtlichen Untersuchung beschließt. Nach Lage der gesetzlichen Bestimmungen ist der Amtsvorsteher daher nicht zuständig, die Herstellung irgendwelcher neuer auf Verschaffung von Vorflut gerichteter Anlagen durch polizeiliche Verfügung anzuordnen, da er damit in die dem Kreisausschusse durch § 68 des Zuständigkeitsgesetzes übertragene Zuständigkeit eingreifen würde. Hiernach kann dahingestellt bleiben, ob im vorliegenden Falle, wo es sich um Verschaffung von Vorflut innerhalb der Grenzen der fiskalischen Eisenbahn- und Gleisanlagen handelt, ein Verfahren auf Verschaffung von Vorflut gemäß § 68 des Zuständigkeitsgesetzes überhaupt zulässig sein würde (vergl. in dieser Beziehung insbesondere die Vorschriften des § 158 des Zuständigkeitsgesetzes und der §§ 4 und 14 Abs. 2 des Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 — Gesetzsammlung Seite 505 —).

Von einer Zuständigkeit des Amtsvorstehers zum Einschreiten gegen den klagenden Eisenbahnfiskus könnte daher im vorliegenden Falle nur dann die Rede sein, wenn es sich um die Abwendung einer nur durch sofortiges polizeiliches Eingreifen abwendbaren unmittelbaren Gefahr gehandelt hätte. Eine solche kann aber nach der ganzen Sachlage, auch unter Berücksichtigung der vom beklagten Amtsvorsteher in der Verhandlung vor dem Gerichtshofe gemachten Ausführungen hier nicht angenommen werden.

Enteignungs- und Grundbuchrecht.

Beschluß des Königlichen Kammergerichts, I. Zivilsenats, vom 16. Oktober 1911.

Im Falle des § 33 des Enteignungsgesetzes bedarf es der Vorlegung der Hypothekenbriefe nicht.

Gründe.

Durch den Beschluß des Bezirksausschusses in O. vom 15. Februar 1911 sind bestimmte Teilflächen der im Grundbuche von K. Band 7 Blatt Nr. 398 und Band 5 Blatt Nr. 283 verzeichneten Grundstücke des Maschinenbauers A. und des Ackerbürgers M. zu Eisenbahnzwecken enteignet und dem durch die Königliche Eisenbahndirektion zu K. vertretenen Staatsfiskus

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:29 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

als dem Unternehmer zum Eigentum überwiesen. Der Bezirksausschuß übersandte eine Ausfertigung dieses Beschlusses dem Grundbuchamt, Amtsgericht in K., mit der Erklärung, daß die Zustellung des Beschlusses an die Beteiligten am 20. Februar 1911 beendet worden sei, und ersuchte, in Berichtigung des Grundbuches die enteigneten Flächen auf das eisenbahnfiskalische Blatt Nr. 825 des Grundbuches von K. zu übertragen. Das Grundbuchamt machte in den Verfügungen vom 28. Februar und 7. April 1911 die Erledigung des Ersuchens davon abhängig, daß die Hypothekenbriefe beigebracht würden, auf denen gemäß § 42 G. B. O. das Freiwerden der enteigneten Trennstücke von den Hypotheken zu vermerken sei. Die hiergegen von dem Bezirksausschuß eingelegte Beschwerde wurde durch den Beschluß des Landgerichtes in O. vom 29. Mai 1911 als unbegründet zurückgewiesen. Gegen diesen Beschluß hat die Eisenbahndirektion die weitere Beschwerde eingelegt, der sich der Bezirksausschuß angeschlossen hat.

Dem zulässigen Rechtsmittel ist der Erfolg nicht zu versagen.

Das von dem Bezirksausschuß als der Enteignungsbehörde aus § 33 Pr. Enteign. Ges. vom 11. Juni 1874, § 150 Abs. 1 Pr. Zuständigk. Ges. vom 1. August 1883 gestellte Ersuchen geht, wie durch den Schriftwechsel des Grundbuchamts mit der ersuchenden Behörde klargestellt ist, nicht nur auf Übertragung der enteigneten Trennstücke auf ein anderes Grundbuchblatt, sondern auch auf Unterlassung der Mitübertragung der die Stammgrundstücke belastenden Rechte. Letzteres ist die Form, in der sich gemäß § 47 Abs. 2 G. B. O. die L ö s c h u n g der eingetragenen Rechte in Ansehung der Trennstücke vollzieht. Ist die Nichtmitübertragung hiernach nur eine vereinfachte Löschungsform, so würde sich aus einer sinngemäßen Anwendung des § 42 G. B. O. (vergl. Güthe, G. B. O. 2 Anm. 9, Fuchs-Arnheim, G. B. R. 2 Anm. 4 zu § 42) die Berechtigung des Verlangens des Grundbuchamts ergeben, daß ihm vor der lastenfreien Abschreibung der Trennstücke die Hypothekenbriefe über die auf den Stammgrundstücken eingetragenen Briefhypotheken behufs Vermerkes der Enthaftung der Trennstücke auf den Briefen vorgelegt werden. Die Anwendbarkeit des § 42 wie der §§ 43, 44 G. B. O. ist indessen für Enteignungssachen zu verneinen. Denn nach § 32 Abs. 2, § 83 G. B. O. in Verbindung mit den Art. 3, 109 E. G. B. G. B. gelten für das Gebiet der Enteignung die Vorschriften der Grundbuchordnung nur insoweit, als nicht aus dem in erster Linie maßgebenden Landesrechte, für Preußen also namentlich aus dem Gesetze vom 11. Juni 1874, ein anderes folgt. Für die Herbeiführung der durch die Enteignung notwendig werdenden Berichtigung des Grundbuches enthält aber, wie das Kammergericht schon in dem Beschlusse vom 20. Juni 1904[1])

[1]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1905 S. 267.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:29 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

(K. G. J. 28, S. A. 105) ausführlich dargelegt hat, der § 33 Pr. Enteign. Ges. ausschließliche Vorschriften. Ist nach dem § 33 die Enteignungsbehörde zuständig, das Grundbuchamt um die Löschung der nach § 45 desselben Gesetzes erlöschenden Hypotheken zu ersuchen, so darf die Erledigung dieses Ersuchens, beim Fehlen einer dahingehenden Vorschrift in dem § 33, nicht von der Vorlegung der Hypothekenbriefe abhängig gemacht werden.

Die vom Kammergericht a. a. O. und in dem Beschlusse des 1. Ferien-Zivilsenats vom 28. Juli 1910 (Pr. Verw. Bl. 31 S. 839) unter Zustimmung von Eger (Enteign. Ges. 3 II, S. 373, 511) vertretene Annahme der Zuständigkeit der Enteignungsbehörde zu dem Ersuchen um Löschung (Nichtmitübertragung) unterliegt allerdings, worauf schon in dem Beschlusse des Senats vom 10. Januar 1910 (O. L. G. 21 S. 17) hingewiesen worden ist, gewissen Bedenken. Koffka (Enteign. Ges. § 33 Anm. 4), Seydel (Enteign. Ges. 4 § 33 Anm. 2), Predari (G. B. O. S. 569), Fuchs-Arnheim (G. B. R. II Anm. 40 zu § 39 G. B. O.) und Güthe (G. B. O. 200 S. 1 589) verneinen jene Zuständigkeit. Sie stützen sich dabei auf den Wortlaut des § 33 Enteign. Ges. und, abgesehen von Predari, namentlich auch auf die Bestimmung in § 45 Abs. 1 das., daß die auf dem enteigneten Grundstücke haftenden privatrechtlichen Verpflichtungen nur insoweit untergehen, als sie der Unternehmer nicht vertragsmäßig übernommen hat. Am ausführlichsten ist dieser Standpunkt von Güthe, und zwar folgendermaßen begründet:

> „Das Gesetz spricht im § 33 nur von dem Ersuchen um Eintragung des Eigentumsüberganges. Da diese Eintragung ihren Zweck jedoch nur dann erfüllt, wenn der Unternehmer ein lastenfreies Grundstück erhält, so könnte hieraus vielleicht die Annahme hergeleitet werden, daß das im § 33 gemeinte Ersuchen auch die Löschung der Rechte Dritter mitumfassen dürfe, wenn nicht im § 45 Abs. 1 bestimmt wäre, daß diese Rechte dann nicht erlöschen, wenn der Unternehmer sie vertragsmäßig übernommen hat. Eine solche Übernahme kann sich der Kenntnis der Enteignungsbehörde entziehen, und dies ist um so beachtlicher, als es an einer Vorschrift darüber fehlt, daß der Berechtigte, dessen Recht übernommen ist, dies der Enteignungsbehörde anzuzeigen verpflichtet wäre. Es läßt sich auch nicht einwenden, daß in diesen Fällen ein Schaden durch die Löschung nicht entstehen könne, weil die Entschädigung an die Stelle des enteigneten Gegenstandes trete (§ 45 Abs. 2). Denn dies gilt nur für die Rechte, von denen das enteignete Grundstück durch die Enteignung frei wird, d. h. für die nicht übernommenen Rechte. Die übernommenen Rechte nehmen auch dann nicht an der Verteilung der Entschädigungssumme teil, wenn sie versehentlich gelöscht werden."

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:29 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Der Senat würde sich diese Ausführung mit ihrer Schlußfolgerung, daß die Enteignungsbehörde zu dem Löschungsersuchen n i c h t zuständig sei, zu eigen machen, wenn die dort aufgestellte Voraussetzung zuträfe, daß sich die in § 45 Abs. 1 Enteign. Ges. vorgesehene Übernahme von Verpflichtungen durch den Unternehmer der Kenntnis der Enteignungsbehörde entziehen könnte. Dies ist jedoch zu verneinen.

Während § 46 Enteign. Ges. die für die Realberechtigten eintretenden Wirkungen einer „Abtretung des Grundstückes durch V e r e i n b a r u n g zwischen Unternehmer und Eigentümer", also die Wirkungen der sogenannten freiwilligen, nach allgemeinen Grundsätzen durch Auflassung und Eintragung zu vollziehenden Abtretung behandelt, mit der sich nur „behufs Regelung der Rechte Dritter" (§ 16) eine Durchführung des Enteignungsverfahrens bis zur Entschädigungsfeststellung verbinden kann, betrifft § 45 den Fall, daß das Enteignungsverfahren bis zu dem Erlaß und der Zustellung des Enteignungsbeschlusses zu Ende geführt wird. Mit der Zustellung des Enteignungsbeschlusses, die nach § 44 den Eigentumsübergang bewirkt, wird das Grundstück nach § 45 von allen darauf haftenden privatrechtlichen Verpflichtungen frei, „soweit der Unternehmer dieselben nicht vertragsmäßig übernommen hat". Es wäre in hohem Grade auffällig, wenn hiernach der Umfang der Wirkung des ein öffentliches Verfahren abschließenden Enteignungsbeschlusses von einer privaten Vereinbarung abhängig wäre, für die weder Form noch Zeitpunkt noch auch nur eine Bekanntmachung an die Enteignungsbehörde vorgeschrieben ist. Der Wortlaut des Gesetzes zwingt nicht zu einer derartigen Auslegung. Es liegt vielmehr nahe, die Worte „vertragsmäßig übernommen hat" aus dem Zusammenhange des Gesetzes auf eine solche Übernahme zu beziehen, die nach dem vorangegangenen, in diesem Titel mehrmals (nämlich in § 46 und durch Rückverweisung auf § 32 auch in § 44) angezogenen § 26 unter Mitwirkung der Enteignungsbehörde zustandegekommen ist. Gemäß § 26 kann nach Beendigung der Planfeststellung im Entschädigungsfeststellungsverfahren zwischen den Beteiligten, nämlich dem Unternehmer auf der einen und dem Eigentümer und den Realberechtigten oder einem oder einzelnen von diesen auf der anderen Seite, zu Protokoll des Kommissars eine Vereinbarung geschlossen werden, welche die Entschädigung zum wesentlichen Gegenstande hat und die Übernahme von Realverbindlichkeiten durch den Unternehmer mitumfassen kann. Daneben kennt das Enteignungsgestz noch die gemäß § 16 vor Beginn des förmlichen Enteignungsverfahrens ohne Mitwirkung der Enteignungsbehörde stattfindende Einigung der Beteiligten über den Gegenstand der Abtretung. Diese Vereinbarung kommt aber hier nicht in Betracht, weil sie sich zwar zugleich auf Abtretung und Entschädigung und dabei auch auf die Übernahme von Realverbindlichkeiten durch

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:29 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

den Unternehmer erstrecken kann, d a n n aber die Anwendung der § § 32, 44, 45 ausschließt und lediglich für die Anwendung des § 46 (mit § 17) Raum läßt. Sonstige außerhalb des Enteignungsverfahrens stattfindende Vereinbarungen sind in dem Gesetze nirgends berücksichtigt. Es ist anzunehmen, daß dies auch in § 45 nicht geschehen ist. Dies Ergebnis wird bestätigt durch die entsprechenden Bestimmungen in der zur Zeit der Emanation des Enteignungsgesetzes geltenden, nicht lange vorher erlassenen preußischen Subhastationsordnung vom 15. März 1869. Nach § 79 Abs. 2 das. war auf Grund einer Ausfertigung des Protokolls über die Kaufgelderbelegungsverhandlung in dem Hypothekenbuche bei Eintragung des Eigentums des Erstehers die Löschung des Subhastationsvermerkes und aller Realforderungen zu bewirken, die nicht nach gesetzlicher Vorschrift auf den Ersteher übergingen oder von diesem namentlich übernommen worden waren. Dabei galten gemäß § 65, 66 nur im Kaufgelderbelegungstermine selbst getroffene Übernahmevereinbarungen. Eine anderweit vereinbarte Übernahme von Realforderungen vermochte also deren Löschung nicht zu verhindern (vergl. Jäckel, Subh. O., 3, § 65 Anm. 4).

Ist aus diesen Gründen der § 45 Abs. 1 Enteign. Ges. nur auf eine gemäß § 26 getroffene Übernahmevereinbarung zu beziehen, so hat die Enteignungsbehörde stets von ihr Kenntnis. Mit dieser Feststellung fällt das gegen die Zuständigkeit der Enteignungsbehörde zu dem Löschungsersuchen geltend gemachte hauptsächliche Bedenken. Das aus dem Wortlaute des § 33 hergeleitete Bedenken ist weniger erheblich. Nach § 33 hat der Bezirksausschuß gleichzeitig mit der Enteignungserklärung (d. h. sobald eine durch Zustellung wirksam gewordene Enteignungserklärung vorliegt) da, „wo zur Eintragung des Eigentumsüberganges bestimmte öffentliche Bücher bestehen", die Buchbehörde um „Bewirkung der Eintragung" zu ersuchen. Daß hier nur die Eintragung des Eigentumsüberganges ausdrücklich erwähnt ist, erklärt sich hinlänglich damit, daß einerseits der Eigentumsübergang die i n e r s t e r L i n i e bezweckte Wirkung der Eintragung ist und daß andererseits damit der neue Eigentümer bei der Benutzung des Grundstücks zu der Anlage und dem Betriebe des dem öffentlichen Wohle dienenden und deshalb mit dem Enteignungsrecht ausgestatteten Unternehmens nicht gehindert oder beschränkt wird, g l e i c h z e i t i g m i t d e m E i g e n t u m s ü b e r g a n g e nach Maßgabe des § 45 Abs. 1 die Befreiung des Grundstücks von den dinglichen Rechten eintritt. Nur die Umschreibung l a s t e n f r e i e n Eigentums auf den Unternehmer bringt hiernach den Eigentumsübergang in dem Grundbuche s o zur Darstellung, wie er infolge der Enteignung vor sich geht. Nach dem Sinne des Gesetzes ist deshalb an dem im Beschlusse vom 20. Juni 1904 aufgestellten Satze festzuhalten, daß die Enteignungsbehörde durch § 33 zu dem Ersuchen um Eintragung

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:29 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

der Rechtsänderung für zuständig erklärt ist, wie sie sich durch die Zustellung des Enteignungsbeschlusses gemäß den §§ 32, 44, 45 Enteign. Ges. außerhalb des Grundbuchs vollzogen hat.

Auch im vorliegenden Falle hat demgemäß die Abschreibung der enteigneten Trennstücke unter Nichtmitübertragung der in Abteilung II und III des Grundbuches eingetragenen Rechte auf Grund des Ersuchens der Enteignungsbehörde (§ 39 G. B. O.) zu erfolgen, ohne daß aus den, wie oben ausgeführt, für Enteignungssachen nicht geltenden §§ 42—44 G. B. O. ein Eintragungshindernis entnommen werden darf.

Gesetzgebung.

Deutsches Reich. Bekanntmachungen des Reichskanzlers:

Vom 29. Juni 1912, betr. die dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr beigefügte Liste.
(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 253. R.-G.-Bl. S. 418.)

Vom 23. Juli 1912, betr. Änderung der Militär-Transport-Ordnung und des Militärtarifs für Eisenbahnen.
(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 254. R.-G.-Bl. S. 448.)

Bekanntmachungen des Reichs-Eisenbahn-Amts:

Vom 31. Mai und 4. Juli 1912, betr. Ergänzung und Änderung der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.
(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 220 u. 255. R.-G.-Bl. S. 363 u. 438.)

Preußen. Allerhöchster Erlaß vom 28. Mai 1912, betr. Abänderung und Ergänzung des Regulativs über den Geschäftsgang bei der Oberrechnungskammer.
(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 211. G.-S. S. 95.)

Genehmigungsurkunde vom 6. Juni 1912, betr. die Ausgabe von 1 000 000 ℳ zu 4 oder $4^1/_2$ vom Hundert verzinslicher Schuldverschreibungen auf den Inhaber durch die Crefelder Eisenbahngesellschaft, Ausgabe vom Jahre 1912.
(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 212.)

Eisenbahnanleihegesetz vom 14. Juni 1912.
(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 229. G.-S. S. 171.)

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:29 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Erläuterung des Königlichen Staatsministeriums vom 20. Mai 1912 zu § 4 der Ausführungsbestimmungen zu den Vorschriften über die Reisekosten der Staatsbeamten vom 24. September 1910.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 234. G.-S. S. 135.)

Vertrag vom 4./5. März 1912, betr. den Übergang der Bergheimer Kreisbahnen auf den Preußischen Staat.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 241.)

Vertrag vom 2./6. Mai 1912, betr. den Übergang der Mödrath-Liblar-Brühler Nebenbahn auf den Preußischen Staat.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 244.)

Erlasse des Ministers der öffentlichen Arbeiten:	E.-V.-Bl. Seite
Vom 15. Juni 1912, betr. Bezeichnung des Eisenbahn-Maschinenamts Tilsit	224
Vom 20. Juni 1912, betr. Errichtung und Zuständigkeit der Oberversicherungsämter	224
Vom 16. Juli 1912, betr. Beisitzer der Oberversicherungsämter	249
Vom 10. August 1912, betr. Oberversicherungsämter	256

Baden. Grundsätze für die Tilgung der Eisenbahnschuld und für die Bildung eines rechnerischen Ausgleichsfonds.

(Enthalten in der vom Großh. Bad. Finanzminister der Zweiten Kammer überreichten Denkschrift vom 19. Februar 1912 — Drucksache Nr. 5 b, Beilage zum Protokoll der 26. Sitzung der Zweiten Kammer vom 26. Februar 1912. Die Zweite Kammer hat in der 86. Sitzung vom 25. Juni 1912 den Grundsätzen zugestimmt.)

1.

An der Eisenbahnschuld sollen in der Zeit vom 1. Januar 1911 bis 31. Dezember 1919 jährlich 1¼ v. H. des Betrags, den die verzinsliche Gesamtschuld am 1. Januar des betreffenden Jahres erreicht hat, getilgt werden.

Unter Tilgung wird hierbei im Gegensatz zur Rückzahlung der Schuldverschreibungen die tatsächliche Minderung der Schuld verstanden; es dürfen also zu dieser Tilgung Anleihemittel nicht verwendet werden.

2.

Es wird ein rechnerischer Ausgleichsfonds gebildet, dem als Einnahmen zugeschrieben werden:

a) die ständige Dotation der Eisenbahnschuldentilgungskasse, soweit sie die Ausgaben der Kasse für die Verwaltungskosten und für die Verzin-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:29 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

sung der Anleihen sowie für die Tilgung der Schuld nach Ziffer 1 übersteigen;

b) der an die Eisenbahnschuldentilgungskasse geleistete Zuschuß aus der eigenen Staatskasse.

An dem Ausgleichsfonds wird abgeschrieben der Betrag, um den die ständige Dotation der Eisenbahnschuldentilgungskasse hinter den vorstehend unter a bezeichneten Ausgaben zurückbleibt.

3.

Der Zuschuß, der aus der allgemeinen Staatskasse an die Eisenbahnschuldentilgungskasse geleistet werden soll, wird für die Jahre 1912 bis 1919 auf je 1,5 Millionen Mark einschließlich des Ersatzes für den Wegfall des früheren Anteils an den Überschüssen der Post- und Telegraphenverwaltung festgesetzt. Er ist entsprechend zu erhöhen, wenn die in dem Ausgleichsfonds gutgeschriebenen Beträge für die nach Ziffer 1 rechnerisch durchzuführende Schuldentilgung nicht ausreichen.

Eine solche Erhöhung soll schon eintreten, wenn nach Lage der Verhältnisse eine Erschöpfung des Ausgleichsfonds in naher Aussicht steht.

Wenn der rechnerische Ausgleichsfonds den Betrag von 20 Millionen Mark erreicht hat, ist der Staatszuschuß von 1½ Millionen Mark so lange ganz zurückzubehalten, als der Ausgleichsfonds auf diesem Bestande beharrt; er ist aber wieder in vollem oder entsprechend ermäßigtem Betrage zu gewähren, sobald der Ausgleichsfonds unter den Betrag von 20 Millionen Mark herabgeht.

5.

Wenn der rechnerische Ausgleichsfonds über den Betrag von 20 Millionen Mark anwächst, ist der Mehrbetrag zur Verstärkung der in Ziffer 1 festgesetzten Tilgung zu verwenden.

* * *

Aus der Begründung ist folgendes hervorzuheben:

Für Baden hat ein Ausgleichsfonds nicht die Bedeutung, wie für andere Staaten, da die dort bestehende Eisenbahnschuldentilgungskasse bereits in der Hauptsache die einem solchen Fonds zufallende besondere Aufgabe, den allgemeinen Staatshaushalt gegen die störenden Einwirkungen der schwankenden Ergebnisse des Eisenbahnbetriebes zu sichern, erfüllt.

Diese Kasse wurde durch Gesetz vom 10. September 1842 geschaffen „zur Aufnahme der für den Eisenbahnbau benötigten Kapitalien und zur Ablieferung der erforderlichen Baumittel an die Baukasse, sodann zur Verzinsung und allmählichen Rückzahlung der aufgenommenen Kapitalien". Für Zinsen, Tilgungsfonds und Verwaltungskosten wurde ihr der Reinertrag der Eisenbahn- und der Postverwaltung, bei Übergang der Postüberschüsse an das Reich ein fester Betrag — und zwar seit 1888 von 500 000 ℳ jährlich — überwiesen. Soweit diese Beträge zu den angegebenen Zwecken nicht hinreichten, sollte durch das Budget ein Zuschuß aus der allgemeinen Staatskasse bestimmt werden.

Das Maß, in dem die Schuldentilgung erfolgen sollte, war nicht bestimmt. Sie war daher je nach den obliegenden Verhältnissen verschieden und erfolgte

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:29 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

teils aus den Überschüssen der Eisenbahn- und der Postverwaltung, teils aus den zufließenden Zuschüssen der allgemeinen Staatskasse. Letztere betrugen von 1880 bis 1910 — mit Ausnahme des ausfallenden Jahres 1908 — zusammen rund 66½ Millionen, so daß auf diese Weise in den letzten 20 Jahren durchschnittlich jährlich 2,493 % der jeweiligen Eisenbahnschuld getilgt werden konnten.

Infolge des Vorhandenseins dieser Eisenbahnschuldentilgungskasse wird demgemäß die allgemeine Staatskasse durch die Schwankung in den Erträgnissen des Eisenbahnbetriebes nicht unmittelbar berührt; sie wird nur insoweit in Mitleidenschaft gezogen, als sie nötigenfalls Zuschüsse zur Eisenbahnschuldentilgungskasse zu leisten hat, wenn solche zur Schuldentilgung für erforderlich erachtet werden. Diese Zuschußpflicht kann allerdings, insbesondere wenn sie, was verschiedentlich gefordert worden ist, den jeweilig schwankenden Jahresergebnissen des Eisenbahnbetriebes angepaßt wird, zu einer recht bedrohlichen Last des allgemeinen Staatshaushaltes werden. Jedenfalls zeigt die Entwicklung der Einnahmen der badischen Eisenbahnen und der Eisenbahnschuldentilgungskasse, daß auch im Rahmen der dortigen Einrichtungen für die allgemeine Aufgabe eines Ausgleichsfonds, die in der Sicherung größerer Gleichmäßigkeit der Finanzgebarung durch Ausgleichung von Überschüssen und Mindererträgnissen besteht, Raum vorhanden ist. Wenn auch die mit dem Eisenbahnbetrieb zusammenhängenden Einnahmen und Ausgaben budgetrechtlich von dem allgemeinen Staatshaushalt getrennt sind und ihre gesonderte Bilanzierung in dem Etat der Schuldentilgungskasse finden, so besteht doch auch hier, wie in jedem großen Unternehmen, dessen finanzielle Ergebnisse von den Schwankungen des Wirtschaftslebens abhängig sind, das Bedürfnis nach einer festen gleichmäßigen Finanzgebarung, die allein die tatsächliche Lage des Unternehmens und das daraus sich ergebende Maß der Staatsbeihilfe jederzeit klar erkennen läßt.

Auch mußte die mit Rücksicht auf die in den einzelnen Jahren verfügbaren Mittel sehr ungleichmäßige Schuldentilgung das Bild der Prosperität der badischen Eisenbahnen sehr ungünstig beeinflussen und eine richtige Beurteilung der Wirtschaftlichkeit des Unternehmens bedeutend erschweren. Das bisherige Verfahren hatte zur Folge, daß die Lage der Eisenbahnen stets nach den jeweiligen Jahresergebnissen, bald zu günstig, bald zu ungünstig beurteilt wurde, was manches unzutreffende und auch ungerechte Urteil erzeugte. Man vergaß, daß ein Transportunternehmen, wie es die Eisenbahnverwaltung ist, nur nach den Ergebnissen größerer Zeiträume beurteilt werden kann, da Schwankungen von Jahr zu Jahr bei dem engen Zusammenhange des Unternehmens mit dem allgemeinen Wirtschaftsleben unvermeidlich sind und zu ungerechtfertigten Schlüssen nicht berechtigen.

Die vorgesehene Bildung des Ausgleichsfonds soll ohne tatsächliche Ansammlung der Überschüsse in einer besonderen Kasse lediglich rechnerisch erfolgen. Die vorhandenen Mittel sollen wie bisher regelmäßig außer zur Verzinsung auch zur planmäßigen Heimzahlung der Eisenbahnschuld oder zur Bestreitung des Bauaufwandes verwendet werden. Die über die festgestellte Normaltilgung von 1¼ % hinausgehenden Überschüsse sollen lediglich in einer Ausgleichsrechnung gut geschrieben und die bei schlechten Jahresergebnissen an der Normaltilgung fehlenden Beträge in dieser abgeschrieben werden. Auf diese Weise kann festgestellt werden, wieviel in den einzelnen Jahren der Schul-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:29 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

dentilgungskasse nach Erledigung ihrer Aufgaben verbleibt oder wie groß der Fehlbetrag ist, sowie wann und inwieweit die allgemeine Staatskasse zur Deckung eines Fehlbetrages hat Zuschüsse leisten müssen. Es sollen sowohl eine gesunde Tilgungspolitik gesichert als auch unerwünschte außergewöhnliche Zuschußleistungen tunlichst erspart werden.

Der normale Staatszuschuß ist auf 1,5 Millionen (einschließlich des Posteinnahmeersatzes) festgesetzt. Er soll nötigenfalls erhöht, wie auch, wenn dies angängig, herabgesetzt werden. Nach Ansammlung einer gewissen Reserve (20 Millionen) sollen die Staatszuschüsse ermäßigt und nur in dem Umfange geleistet werden, der hinreicht, um den Bestand des Fonds auf der beabsichtigten Höhe zu halten.

Belgien. Gesetz vom 20. Mai 1912, betr. den Rückkauf der Eisenbahn von Hasselt nach Maeseyck.

(Veröffentlicht im Moniteur belge Nr. 147 vom 26. Mai 1912.)

Das Gesetz tritt mit dem Tage seiner Veröffentlichung im Moniteur belge in Kraft.

Schweiz. Verordnung vom 17. Juli 1912, betreffend Festsetzung der Maximalgeschwindigkeit der Bahnzüge der schweizerischen Hauptbahnen.

(Veröffentlicht in der Eidgenössischen Gesetzsammlung Nr. 19 vom 24. Juli 1912, S. 575.)

Bundesgesetz vom 10. Juli 1912, betr. die Ausdehnung des Netzes der Bundesbahnen auf Genfer Gebiet.

(Veröffentlicht im Schweizerischen Bundesblatt Nr. 30 vom 24. Juli 1912, S. 133.)

Einziger Artikel.

Der Bundesrat wird ermächtigt, den am 7. Mai 1912 zwischen der Eidgenossenschaft und dem Kanton Genf abgeschlossenen Vertrag betreffend:

a) den Rückkauf des Bahnhofes Genf-Cornavin und der Eisenbahn von Genf nach La Plaine (Landesgrenze);
b) den Bau und den Betrieb einer Verbindungsbahn zwischen dem Bahnhof Cornavin und dem Bahnhof Eaux-Vives, und
c) die Abtretung der Eisenbahn von Eaux-Vives nach der Landesgrenze bei Annemasse an die schweizerischen Bundesbahnen

zu genehmigen.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:29 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Bundesratsbeschluß vom 13. August 1912, betr. Änderung und Ergänzung der Artikel 31 und 54 der Vollziehungsverordnung zum Bundesgesetz, betreffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen. [1])

(Veröffentlicht in der Eidgenössischen Gesetzsammlung Nr. 22 vom 21. August 1912.)

1. Im Artikel 31. letzte Zeile, werden die Worte „Fr. 100" durch die Worte „Fr. 500" ersetzt.

2. Artikel 31 erhält einen zweiten Absatz mit folgendem Wortlaut:

„Außerdem kann den Dienststellen der Bahnhöfe und Stationen, sowie den Lagerhausverwaltern die Kompetenz zur selbständigen Erledigung von in den Geschäftskreis der Generaldirektion fallenden Reklamationen im Rahmen des Art. 54bis eingeräumt werden."

3. Art. 54 erhält folgenden Wortlaut:

„Durch die Dienstorganisation können die Vorstände der Rechtsbureaus zu selbständiger Erledigung von in den Geschäftskreis der Kreisdirektionen fallenden Reklamationen wegen Verlustes oder Beschädigung von Transportgütern und wegen Verspätungen im Personen- und Güterverkehr ermächtigt werden, insofern die zu leistende Entschädigung den Betrag von Fr. 400 im einzelnen Fall nicht übersteigt."

4. Es wird ein Art. 54bis eingeführt mit folgendem Wortlaut:

„Durch die Dienstorganisation können ebenfalls die Dienststellen der Bahnhöfe und Stationen, sowie die Verwalter der Lagerhäuser zu selbständiger Erledigung von in den Geschäftskreis der Generaldirektion oder der Kreisdirektionen fallenden Reklamationen aus dem Personen-, Gepäck- und Güterverkehr ermächtigt werden, insofern die zu leistende Entschädigung den Betrag von Fr. 300 im einzelnen Fall nicht übersteigt."

Bundesbeschluß vom 9. Juli 1912, betr. Ermächtigung von Beamten, Angestellten und Arbeitern der schweizerischen Bundesbahnen zur Annahme eines öffentlichen Amtes.

(Veröffentlicht im Schweizerischen Bundesblatt Nr. 29 vom 17. Juli 1912, S. 81.)

Art. 1. Beamte, Angestellte und Arbeiter der schweizerischen Bundesbahnen dürfen ein öffentliches Amt nur annehmen, wenn sie dazu vor oder nach der Wahl die Ermächtigung der unmittelbar vorgesetzten Direktion nachgesucht und erhalten haben.

Art. 2. Die Ermächtigung darf nur verweigert werden, wenn erhebliche Schwierigkeiten für die Stellvertretung oder Nachteile für den Eisenbahndienst entstehen.

---

[1]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1900 S. 616 ff.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:29 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Art. 3. Wird die Ermächtigung an Bedingungen geknüpft, verweigert oder zurückgezogen, so kann der Gesuchsteller Beschwerde führen, und zwar gegen den Entscheid einer Kreisdirektion zunächst bei der Generaldirektion, gegen den Entscheid der Generaldirektion beim Bundesrate.

Der Bundesrat entscheidet endgültig.

Art. 4. Die Beschwerde ist binnen zwanzig Tagen nach der Zustellung des motivierten Entscheides bei der Rekursinstanz einzureichen.

Art. 5. Ein Abzug am Lohn oder an den gesetzlichen Rast- oder Urlaubstagen darf nur gemacht werden, wenn die Abwesenheit vom Dienst von verhältnismäßig längerer Dauer ist.

Ein vom Bundesrate zu genehmigendes Reglement der schweizerischen Bundesbahnen setzt das Nähere fest.

Art. 6. Der Bundesrat wird beauftragt, auf Grundlage der Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1874, betreffend die Volksabstimmung über Bundesgesetze und Bundesbeschlüsse, die Bekanntmachung dieses Beschlusses zu veranstalten und den Beginn der Wirksamkeit desselben festzusetzen.

Frankreich. Gesetz vom 29. Juni 1912, betr. Gemeinnützigkeitserklärung einer Lokalbahn zwischen Paris (porte Maillot) und Nanterre (Departementsgrenze).

(Veröffentlicht im Journal officiel de la République française Nr. 179 vom 3. Juli 1912 S. 5861.)

Gesetz vom 8. Juli 1912, betr. Gemeinnützigkeitserklärung von Lokalbahnen mit 1 m-Spur in den Departements Jura und Doubs von Champagnole nach Foncine-le-Bas und von Sirod nach dem Bahnhof von Boujailles (Paris-Lyon-Mittelmeerbahn).

(Veröffentlicht im Journal officiel de la République française Nr. 189 vom 13. Juli 1912 S. 6203.)

Gesetz vom 13. Juli 1912, betr. Gemeinnützigkeitserklärung eines schmalspurigen Lokalbahnnetzes in den Loire- und Rhone-Departements.

(Veröffentlicht im Journal officiel de la République française Nr. 196 vom 21. Juli 1912 S. 6538.)

Gesetz vom 13. Juli 1912, betr. Gemeinnützigkeitserklärung von Lokalbahnen in den Departements Basses-Pyrénées und les Landes.

Veröffentlicht im Journal officiel de la République française Nr. 198 vom 23. Juli 1912 S. 6602.)

Generated on 2019-07-31 15:29 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Gesetz vom 19. Juli 1912, betr. Gemeinnützigkeitserklärung einer Zweiglinie des Pariser Nord-Südnetzes zwischen dem Montparnasse-Bahnhof und der Porte de Vanves.

(Veröffentlicht im Journal officiel de la République française Nr. 196 vom 21. Juli 1912 S. 6538.)

Gesetz vom 19. Juli 1912, betr. Gemeinnützigkeitserklärung einer schmalspurigen Lokalbahn von Tiaret nach Trumelet im Departement Oran.

(Veröffentlicht im Journal officiel de la République française Nr. 199 vom 24. Juli 1912 S. 6658.)

Großbritannien. Gesetzentwurf, betr. die Verstaatlichung von Eisenbahnen und Kanälen.

Im Unterhause eingebracht von dem Abgeordneten William Thorne. Gedruckt gemäß Druckauftrag vom 5. März 1912 als Bill 63.

Es handelt sich um eine Wiederholung des bereits in der Session von 1911 von Thorne eingebrachten Gesetzentwurfs, dessen wesentlicher Inhalt im Jahrgang 1911, S. 1602, mitgeteilt worden ist.

Rußland. Allerhöchst bestätigter Beschluß des Ministerrates vom 20./2. Februar 1912, betr. die Teilnahme finnländischer Vertreter an internationalen Eisenbahnkonferenzen und ebenso an internationalen Ausstellungen.

(Veröffentlicht im Ukasatel des Ministeriums der Verkehrsanstalten Nr. 11 vom 17. März 1912.)

Punkt 1 bestimmt, daß die Vertreter der finnländischen Eisenbahnen nur mit jedesmaliger, besonderer Genehmigung des Generalgouverneurs von Finnland an solchen internationalen Konferenzen teilnehmen dürfen. Ist aber bereits eine russische Abordnung auf der Konferenz vorhanden, so bilden die Vertreter Finnlands nur einen Teil der russischen Abordnung.

Punkt 2. Die Einladung der Vertreter der Eisenbahnen Finnlands kann erfolgen, entweder durch Vermittlung des Ministeriums für auswärtige Angelegenheiten oder durch den Kaiserlich finnländischen Senat oder unmittelbar durch die Verwaltung der finnländischen Eisenbahnen.

Erlaß des Ministeriums der Finanzen vom 26. Februar 1912, betr. die Festsetzung einer Gebühr für die Benutzung der Eisenbahnwagen

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:29 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

mit Eispackung zur Beförderung von Fleisch auf der Sibirischen Eisenbahn.

(Veröffentlicht im Ukasatel des Ministeriums der Verkehrsanstalten Nr. 14 vom 7. April 1912.)

Der Erlaß setzt die Gebühr für alle derartigen Eisenbahnwagen und für alle Strecken, auf denen ihr Lauf gestattet ist, auf 1 Kopeken für einen Wagen und eine Werst fest.

Allerhöchst am 4. März 1912 genehmigter Vorschlag des Ministers der Verkehrsanstalten, betr. die Umbenennung der Moskau-Brester Eisenbahn in Alexander-Bahn.

(Veröffentlicht im Ukasatel des Ministeriums der Verkehrsanstalten Nr. 27 vom 7. Juli 1912.)

Zur Erinnerung an den zur Zeit des vaterländischen Krieges von 1812 regierenden Kaiser Alexander I. soll die Moskau-Brester Eisenbahn, die zum größten Teil Reichsteile durchschneidet, auf denen sich die wichtigsten Vorgänge des Krieges abspielten, vom 1. August 1912 ab den Namen: Alexander-Bahn führen.

Allerhöchst am 20. März 1912 bestätigter Befehl des Kriegsministeriums, betr. die Verordnung über die Kommandanten der Eisenbahn- und Wasserwege zu Friedenszeiten.

(Veröffentlicht im Ukasatel des Ministeriums der Verkehrsanstalten Nr. 20 vom 19. März 1912.)

Die Verordnung zerfällt in vier Abschnitte und 58 Punkte.

Abschnitt I. Allgemeine Bestimmungen.

Abschnitt II. Pflichten der Kommandanten der Eisenbahn- und Wasserwege:

1. in bezug auf die Militärtransporte und die Militärpersonen, die sich in dem ihnen zugeteilten Kreise befinden;
2. in bezug auf die Beamten der Eisenbahn und die Militärpersonen im Dienste von Dampfschiffahrtsgesellschaften;
3. in bezug auf die Verwaltung der Eisenbahnen und Schiffahrtsgesellschaften;
4. in bezug auf die Verpflegung der Militärpersonen auf der Fahrt;
5. in bezug auf die Vorbereitung der Verkehrswege zu Massentransporten und zu Transporten zu Kriegszeiten.

Abschnitt III und IV. Bestimmungen über die Befugnisse der Kommandanten der Teilstrecken und über ihre Bureaus.

Generated on 2019-07-31 15:31 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Japan. Gesetz Nr. 13 vom 2. April 1912, betr. den Übergang von Gütern zwischen japanischen und russischen Eisenbahnen und Schiffen.

(Veröffentlicht im japanischen Reichsanzeiger vom 4. April 1912.)

Nachdem die japanische und die russische Regierung sich in den Zusatzartikeln zu dem Staatsvertrage vom 13. Juni 1907[1]) verpflichtet hatten, den Abschluß einer den direkten Verkehr für Personen und Güter auf den russischen und japanischen Eisenbahnen betreffenden Vereinbarung zu fördern, wurde im August 1911 eine entsprechende Vereinbarung geschlossen. Sie besteht aus zwei Artikeln. Nach dem ersten sollen die in Betracht kommenden Eisenbahnen und Schiffahrtsgesellschaften ermächtigt werden, untereinander Abreden über den durchgehenden Güterverkehr zu treffen. Der zweite Artikel des Abkommens verpflichtet die beiden Regierungen, diejenigen gesetzgeberischen Maßnahmen zu treffen, die für die Durchführung der zwischen den Eisenbahnen und Schiffahrtsgesellschaften getroffenen Abreden nötig sind. Die japanische Regierung hat dieser Verpflichtung durch das obengenannte Gesetz Nr. 13 entsprochen. Es enthält in 31 Paragraphen im wesentlichen frachtrechtliche Bestimmungen, die vielfach denen des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr entsprechen. Das Gesetz ist durch die Kaiserliche Verordnung Nr. 78 vom 12. April 1912 am 14. April 1912 in Kraft gesetzt. In der Kaiserlichen Verordnung Nr. 79 vom 12. April 1912 (Reichsanzeiger vom 13. April 1912) sind ergänzende Einzelbestimmungen über den Inhalt der Frachtbriefe enthalten.

---

[1]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1908 S. 776.

Generated on 2019-07-31 15:31 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Bücherschau.

Besprechungen.

Rémenyi, Dr. Rudolf. Der Zonentarif der Kgl. ungarischen Staatsbahnen. Eine verkehrsgeschichtliche und verkehrsstatistische Studie. Budapest 1911. Julius Beakö. 180 S. 8°. Preis 5 ℳ.

Das vorliegende Buch ist zu Anfang des Jahres 1912, also zu einer Zeit veröffentlicht worden, als das Fiasko des Baroß'schen sogenannten Zonentarifs vom Jahre 1889 auch von der Regierung anerkannt und die Aufstellung eines neuen Personentarifs für die ungarischen Staatsbahnen auf einer anderen Grundlage bereits beschlossen war. Dieser neue Tarif ist inzwischen am 1. Juli 1912 in Kraft getreten. Einige Eierschalen des Zonentarifs hängen ihm zwar noch an, aber der neue Tarif ist für Entfernungen von 31 km an ein reiner Entfernungs-(Kilometer-)Tarif mit fallender Skala für Entfernungen bis 800 km, erst von 801 km an beträgt die Entfernungsstufe 10 km. Diese letzte Erinnerung an den Zonentarif steht aber doch wohl nur auf dem Papier. Wenn Reisen über 800 km überhaupt in Ungarn vorkommen, so gehören sie zu den allergrößten Seltenheiten. Der Verfasser des vorliegenden Buches bemerkt S. 81 sehr richtig: „Entfernungen über 400 km ohne Berührung Budapests kommen nur in wenigen Fällen vor." Nach dem neuen Tarif soll aber „Budapest als Schnittpunkt auch fernerhin aufrecht erhalten werden". (Vgl. über den neuen Tarif: Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen. 1912. Nr. 44, S. 717 ff.)

Dr. Reményi bekennt sich als grundsätzlicher Gegner der neuen Reform und als Anhänger des Zonentarifs, von dessen sozialpolitisch und finanziell günstigen Wirkungen er durchdrungen ist. Er wollte den jetzt aufgehobenen Tarif allerdings nicht unverändert beibehalten, sondern dessen Sätze erhöhen, abgesehen von den Sätzen des Nahverkehrs und der ersten Fernzonen, und auch sonst einige Änderungen vornehmen, die sich seiner Meinung nach durch die Erfahrung als notwendig erwiesen haben (S. 168—170). Dabei

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:31 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

macht er leider nicht den — allerdings nicht ganz leicht auszuführenden — Versuch, die finanziellen Wirkungen des von ihm vorgeschlagenen Tarifs zu ermitteln. Die ungarische Regierung erwartet von ihrem neuen Tarif eine Mehreinnahme von rund 15 Millionen Kronen im Personenverkehr.

Wenn nach Lage der Verhältnisse auch jegliche Aussicht zur Verwirklichung des Vorschlages des Verfassers ausgeschlossen ist, so liegt es mir doch gänzlich fern, das Buch als eine überflüssige Arbeit zu bezeichnen. Ganz im Gegenteil. Das Buch hat meines Erachtens dauernden Wert einmal dadurch, daß das gesamte amtliche Material über den Zonentarif von 1889 zusammengestellt und dem Leser in der sehr übersichtlichen Form von Tabellen und bildlichen Darstellungen vor Augen geführt wird; sodann durch die streng sachliche, maßvolle Kritik, die der Verfasser an dem Zonentarif ausübt. Er verschließt seine Augen nicht vor den Mängeln, die dem System auch seiner Meinung nach anhaften, und schildert ebensowenig dessen Vorzüge in überschwänglichen Worten (vgl. z. B. S. 59, 74, 96—99, 118—120, 139, 140, wo bedenkliche Folgen des Zonentarifs offen anerkannt werden und der Verfasser vielen solchen Freunden des Zonentarifs offen entgegentritt, die dem Zonentarif eine Reihe günstiger wirtschaftlicher Folgen zuschreiben, die auf andere Ursachen zurückzuführen sind). Dagegen halte ich den Beweis, daß durch den Zonentarif von 1889 auch die Reineinnahmen des Personenverkehrs gestiegen sind, nicht für gelungen, ohne daß ich hier näher auf diese Frage eingehen kann. Die ungarische Eisenbahnverwaltung ist jedenfalls ganz anderer Meinung. Sodann möchte ich noch einen Punkt hervorheben: Die Behauptung, daß durch Tarifermäßigung die Platzausnutzung im Personenverkehr wesentlich verbessert werde, wird durch die Erfahrungen mit dem Zonentarif glänzend widerlegt. Die Platzausnutzung betrug (Tab. XXX, S. 158) im Jahre 1888, also dem Jahre vor dem Zonentarif, 22,21 %, im Jahre 1908: 22,59 %. Die beste Platzausnutzung war die des Jahres 1890 mit 28,79 %, schon 1898 sind es 22,18 %, 1900 nur 20,72 %, und nur das Jahr 1906 zeigt eine vorübergehende Erhöhung auf 24,29 %.

Wer sich für die Erfolge des zwar recht lehrreichen, aber auch recht kostspieligen Experiments des „großen Ungarn" Gabriel Baroß interessiert, der findet in dem vorliegenden Buch ein reichhaltiges, ich möchte beinahe sagen vollständiges Material zu dessen Beurteilung. Es ist ein unleugbares Verdienst, daß Reményi dieses Material gesammelt hat, und es wäre ein schöner Erfolg, wenn sein Buch dazu beitrüge, die immer noch vorhandene, nicht unbedeutende Anzahl der Zonentarifschwärmer eines Besseren zu belehren. Außer dem im Jahre 1892 erschienenen Buche von Fr. Ulrich: Personentarifreform und Zonentarif, ist mir kein Werk bekannt, das die vielen mit dem System des Zonentarifs zusammenhängenden, schwierigen

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:30 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Fragen, wenn auch von anderem Gesichtspunkte aus, so erschöpfend behandelt, wie das vorliegende. *A. v. d. L.*

Fritsch, K., Wirkl. Geh. Oberregierungsrat und Dirigent im Reichsamt für die Verwaltung der Reichseisenbahnen. Handbuch der Eisenbahngesetzgebung in Preußen und dem Deutschen Reiche. Zweite umgearbeitete Auflage. Berlin 1912. Verlag von Julius Springer. In Leinwand gebunden 19 *M*.

Die erste Auflage dieses für die Praxis so unentbehrlich gewordenen Werkes ist im Archiv 1906, S. 677 ff., eingehend besprochen. Die vorliegende zweite Auflage unterscheidet sich von ihr äußerlich durch das handlichere, etwas größere Format, durch dessen Wahl sowie Anwendung anderer Druckschrift es möglich gewesen ist, den Umfang des Buches von 971 auf 574 Seiten zu verringern, ohne seinen Inhalt wesentlich zu beschneiden. Die neue Form erleichtert den Handgebrauch dieses Teiles XIX des vom Grafen Hue de Grais herausgegebenen Sammelwerkes: „Handbuch der Gesetzgebung in Preußen und dem Deutschen Reiche", als welcher nach der Vorrede das Buch nach wie vor gelten will.

Die gesamte Anlage ist die bewährte der früheren Auflage geblieben. Im einzelnen weiß sie mannigfaltige Änderungen im Texte der reichhaltigen Anmerkungen auf, deren Inhalt z. T. erheblich vermehrt und bis in die neueste Zeit ergänzt ist. Die Übersichtlichkeit ist dadurch erhöht, daß streng zwischen „Anlagen", die ein integrierender Bestandteil der betr. abgedruckten Gesetze sind, und „Beilagen", die aus Zweckmäßigkeitsgründen mit zum Abdruck gebracht sind, geschieden wird.

Von Einzelheiten seien folgende erwähnt: Die Anmerkungen zu § 6 der Reichsgewerbeordnung berücksichtigen ausführlicher die für Dampfkessel geltenden Bestimmungen, der Stellung der Gewerbeaufsichtsbeamten in den Werkstätten der staatlichen und privaten Eisenbahnen und der Kleinbahnen wird gedacht, desgleichen der Stellung der Arbeiter der Eisenbahnen zu den Gewerbegerichten. Die Bestimmungen über die Aufgaben der Eisenbahnen, den Reisenden Gelegenheit zu geben, alle möglichen unterwegs sich einstellenden Wünsche zu befriedigen, werden ausführlicher mitgeteilt und ebenso die hierüber vorliegende Rechtsprechung und Literatur. Dagegen sind nicht wieder abgedruckt die Erlasse des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betr. die Beaufsichtigung der Werkstätten, und die Anweisung des Ministers für Handel und Gewerbe, betr. die Genehmigung und Untersuchung der Dampfkessel. Sehr viel reichhaltiger ist die Beilage, welche die Zusammenstellung von Entscheidungen über die rechtlichen Beziehungen

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:30 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

zwischen Eisenbahnen und öffentlichen Wegen enthält. Hierbei ist einer Eigentümlichkeit der neuen Auflage zu gedenken, die sich auf die Zitierweise der Urteile bezieht: es sind nicht mehr die Daten erwähnt, sondern nur noch die Bände und Seiten der betreffenden Quelle. Diese Änderung ist ein bedauerliches Opfer, das man wohl der Raumersparnis wegen gebracht hat. Ob es sich aber nicht bei einer Neuauflage doch empfehlen würde, die Daten wieder einzufügen und statt der weitläufigen Bezeichnung der Bändezahlen mit römischen Ziffern die neuerdings immer mehr gebräuchliche Zitierweise mit den viel leserlicheren arabischen Ziffern zu übernehmen? Der Wert der Zitate würde für die Praxis dadurch doch wohl wieder der frühere, größere werden.

Eine wesentliche Bereicherung weisen auch die Erläuterungen zum Kleinbahngesetz auf, indes sind einige frühere „Anlagen" fortgelassen.

In ähnlicher Weise, wie sich aus diesen wenigen Einzelheiten des Abschnittes I: „Allgemeine Bestimmungen" ergibt, ist in allen anderen Abschnitten die bessernde Hand angelegt worden. Die neueste Rechtsprechung und Literatur, ebenso die neueste Gesetzgebung und die einschlägigen Erlasse sind an den geeigneten Stellen hineingearbeitet. Bei der schnellen Veränderung, der so manche der Bestimmungen unterworfen sind, welche das in rastloser Entwicklung begriffene Eisenbahnrecht bilden, ist es nicht nur eine äußerst dankenswerte, sondern eine schrankenlose Bewunderung herausfordernde Tätigkeit, die der vielbewanderte Kenner aller der heterogenen Gebiete des Eisenbahnwesens hier geleistet hat. Das hervorragende Buch, das in der Praxis in so mancher Frage auf den rechten Weg gewiesen hat, wird auch in seinem neuen, übersichtlicheren Gewande die allgemeine Anerkennung und Wertschätzung behalten, die ihm zu der Neuauflage verholfen haben. —*e*.

Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, herausgegeben von Dr. Freiherrn von Röll, Sektionschef im k. k. österreichischen Eisenbahnministerium, in Verbindung mit zahlreichen Eisenbahnfachmännern. Zweite vollständig neu bearbeitete Auflage. Zweiter Band. Bauentwurf bis Brasilien. Mit 263 Textabbildungen, 2 Tafeln und 3 Eisenbahnkarten. Berlin-Wien 1912. Urban & Schwarzenberg.

Dem ersten Bande, dessen Erscheinen erst kürzlich auf Seite 514 ff. des laufenden Jahrgangs dieser Zeitschrift mit warmen Worten der Anerkennung gedacht wurde, ist rasch der zweite, noch ausschließlich dem Buchstaben B gewidmete Band gefolgt. Er hält mit seinen trefflichen Aufsätzen

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:30 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

und seiner sorgfältigen Ausstattung in reichem Maße das, was sein Vorgänger versprochen hat. Gleich der erste Aufsatz „Bauentwurf" zeichnet sich durch knappe und klare Darstellung aus, besitzt mithin alle Vorzüge lexikographischer Darstellung. Das gleiche läßt sich von zahlreichen anderen Aufsätzen sagen, wie z. B. von dem vorzüglichen Artikel von v. Enderes über „Bausysteme" und von den in ihrer Kürze geradezu meisterhaften Abhandlungen Dietlers über verschiedene schweizerische Eisenbahnen. Bei anderen Artikeln kann man freilich im Zweifel darüber sein, ob sie nicht etwas kürzer hätten gefaßt werden können. Ausführliche statistische Mitteilungen, wie sie z. B. der Abschnitt „Bayrische Eisenbahnen" enthält, gehen — ganz abgesehen davon, daß sie schnell veralten — meines Erachtens über den Rahmen einer Enzyklopädie hinaus. Wer solche Angaben braucht, möge zu den Verwaltungsberichten der betreffenden Bahn greifen, nachdem er sich über ihren Umfang und ihre Verkehrsstärke durch Einsichtnahme der Enzyklopädie eine ungefähre Vorstellung gemacht hat. Auch geschichtliche und eisenbahngeographische Mitteilungen habe ich hin und wieder, wie z. B. in dem Aufsatz über die bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen, als zu ausführlich befunden; die vielen kilometrischen Längen, die Angaben über den kleinsten Halbmesser und das Gewicht der Schienen zahlreicher Einzellinien, die dort mitgeteilt werden, haben doch kaum eine dem Raum, den sie fortnehmen, entsprechende Bedeutung.

Doch das sind kleine Anstände, die den bleibenden Wert der großen und mühevollen Arbeit, die in dieser Enzyklopädie steckt, nicht wesentlich beeinträchtigen; ein Sammelwerk, dem man nichts vorwerfen kann, als daß es an manchen Stellen vielleicht ein wenig zu ausführlich ist, muß vorzüglich sein.

An Aufsätzen, die mir besonders gut gefallen haben, möchte ich noch erwähnen:

1. Den Aufsatz über „Baurecht" von Krasny.

   Allerdings ist dort auf Seite 31 die Angabe stehen geblieben, daß für die sogenannten Nebenbetriebe (Eisenbahnwerkstätten, Gasanstalten u. dgl.) in Deutschland eine besondere gewerbepolizeiliche Genehmigung erforderlich sei. Das ist nach der in Wissenschaft und Rechtsprechung jetzt unbedingt herrschenden Ansicht nicht der Fall (vgl. die Zitate bei Fritsch, 2. Auflage, Seite 5, Anm. 2). Dagegen beachtet die preußische Staatseisenbahnverwaltung in ihren Werkstätten freiwillig — d. h. ohne gesetzlichen Zwang — zahlreiche Vorschriften der Reichsgewerbeordnung, insbesondere die über die Dienst- und Ruhezeiten und den Schutz der Arbeiter vor Betriebsgefahren.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:30 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

2. Die Aufsätze über „Beamte“ und „Beamtenvereine“ von Seydel.

Als kleine Unrichtigkeit ist mir hier aufgefallen, daß in den Gehältern der Reichseisenbahnbeamten der Wohnungsgeldzuschuß mit eingerechnet sei. Dies ist seit der großen Besoldungsreform im Reiche nicht mehr der Fall.

3. Den Aufsatz über „Bergbahnen“ von Dolezalek.

Ich halte den Gedanken, diese Bahnen im Zusammenhang ausführlich zu behandeln, für außerordentlich glücklich. Auch ist der reichhaltige Stoff mit ganz besonderem Geschick auf nur 16 Seiten klar und übersichtlich zusammengestellt.

4. Den Aufsatz über „Betriebsergebnisse“ von Heubach,

dessen Abschnitt F über die Versuche zur Ermittlung der „Selbstkosten“ der einzelnen Betriebszweige freilich nur lose mit den übrigen Abschnitten zusammenhängt und wohl kaum unter dieser Überschrift vermutet werden wird.

5. Den Aufsatz über die „Bostoner Schnellbahnen“ von Kemmann,

der mit seinen interessanten Plänen und seinem fesselnden Texte ein anschauliches Bild der Einrichtungen bietet, die der Verkehrssinn der Bostoner Bürger geschaffen. Namentlich die in anderen Großstädten unbekannte enge Verbindung von Straßen- und Schnellbahnen, die durch tarifarische Maßnahmen sowie durch den Bau außergewöhnlich interessanter Anschluß- und Gemeinschaftsstationen ihren Ausdruck gefunden hat, erfreut sich einer besonders sorgfältigen Darstellung. *Rd.*

Jahrbuch für den internationalen Rechtsverkehr 1912/1913 unter Mitwirkung von Reichsgerichtsrat Dr. Düringer, Leipzig; Geh. Oberpostrat Dr. König, vortragender Rat im Reichspostamt, M. d. A., Berlin; Prof. Dr. jur. et phil. E. Kloeppel, Elberfeld, Prof. Dr. Neubecker, Berlin, Rechtsanwalt W. Rothschild, London, Prof. Dr. Stier-Somlo, Bonn, Kronsyndikus Geh. Justizrat Prof. Dr. Zorn, M. d. H., Bonn, herausgegeben von Dr. jur. Ludwig Wertheimer, Rechtsanwalt, Frankfurt a. M., München 1912. Eugen Rentsch Verlag G. m. b. H. XX, 965 S., geb. 24 *M*.

Das neubegründete Jahrbuch verfolgt den Zweck, den an der Frage der internationalen Rechtsverfolgung interessierten Kreisen, darunter auch den praktischen und theoretischen Juristen und den gesamten Justiz- und Verwaltungsbehörden, ein Hilfsmittel zur Verfügung zu stellen, das über

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:30 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

die einschlägigen innerstaatlichen Rechte, die neuere Rechtsprechung, die Fortschritte der Gesetzgebung, die Literatur usw. sachgemäßen Aufschluß gibt. Wenn wir recht unterrichtet sind, ist beabsichtigt, von Jahr zu Jahr eine systematische Darstellung des Rechts irgend eines der europäischen und ausländischen Staaten und daneben eine Übersicht der hauptsächlichsten Ereignisse einschlägiger Natur der sonstigen Länder zu bringen, die gerade in dem betreffenden Lande nicht systematisch behandelt sind. Ein derartiges Unternehmen fehlt bisher, seine Durchführung würde ein entschiedenes Verdienst sein. Der Anfang, der zurzeit vorliegt, ist der Beachtung der Praxis und Wissenschaft wohl wert. Allerdings läßt sich nicht verkennen, daß auch hier aller Anfang schwer gewesen ist. Und wenn man auch im allgemeinen in den gebotenen Abhandlungen, die sich im vorliegenden Bande auf deutschrechtlicher Grundlage aufbauen und in erster Linie bestimmt sind, das internationale Recht unter deutschen Gesichtspunkten vorzutragen, manches Wertvolle findet, so finden sich andererseits in dem Buche auch Teile, die besser noch ungedruckt geblieben wären, weil sie gar zu dürftig und unbedeutend sind. Das gilt eigentlich für den ganzen Teil II des Abschnitts D: Rechtsprechung, Gesetzgebung und Literatur. Hier funktioniert offenbar die Berichterstattung noch nicht. Würde in kommenden Jahrgängen das jetzt beobachtete Verfahren beibehalten werden, so würde darunter der Wert der Veröffentlichung sehr leiden. Man darf aber wohl annehmen, daß es dem Herausgeber gelingen wird, hierin eine entschiedene Besserung eintreten zu lassen.

Der vorliegende erste Band wird von einer beherzigenswerten Einführung aus der Feder des betagten und bewährten Vorkämpfers für die internationale Rechtswissenschaft, Professor Dr. Meili in Zürich, eingeleitet: Das moderne Rechts- und Geschäftsleben und sein Einfluß auf den Geist der Gesetzgebung und juristischen Literatur. Er beklagt es, daß die jungen Juristen sich so wenig mit den Fragen des Rechts fremder Staaten befassen, wo doch tagtäglich die Rechtsbeziehungen des praktischen Lebens darauf hinweisen, daß mit der Kenntnis des Rechts der engeren Heimat die Aufgaben nicht gelöst werden können, die das moderne Geschäftsgetriebe an Rechtsprechung und Gesetzgebung stellt. „Die veränderte Welt muß auch veränderte Juristen finden, und diese haben sich nach ihr zu richten und nicht die Welt nach ihnen."

Der sonstige Inhalt gliedert sich in vier Hauptteile und einen Anhang. Die Hauptteile sind: A. Zivilrecht, B. Strafrecht, C. Staats-, Verwaltungs- und Völkerrecht, D. Rechtsprechung, Gesetzgebung und Literatur. Hier interessiert vielleicht am meisten der Teil A, der wiederum zerfällt in I. Materielles Recht — 1. allgemeines bürgerliches Recht; 2. Handels- und Verkehrsrecht; 3. gewerbliches und geistiges Urheberrecht —, II. Prozeß-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:30 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

recht. Es seien besonders hervorgehoben die Aufsätze von Neubecker: Internationales Privatrecht auf deutschrechtlicher Grundlage, von Borgius: Internationale Rechtsfragen in den deutschen Handelsverträgen, von König: Post und Telegraphie im internationalen Handels- und Rechtsverkehr, von Blume: Eisenbahnfrachtrecht auf der Grundlage der deutschen Eisenbahnverkehrsordnung und des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr, von Brühl: Das deutsche Speditionsrecht und seine Beziehungen zum internationalen Rechtsverkehr, von Neukirch: Das Recht des Automobilverkehrs; aus Abschnitt C: Zorns Aufsatz: Das deutsche Konsularwesen, Ließ: Zollrecht, Herborn: Die für den internationalen Rechtsverkehr bedeutsamen Stempelvorschriften des Deutschen Reichs und Preußens, Stier-Somlo: Internationales Arbeiterversicherungsrecht. Wertvoll ist namentlich in Abschnitt D unter I. Deutschland, die Abhandlung von Düringer: Die neuere Rechtsprechung des Reichsgerichts auf dem Gebiete des internationalen Privatrechts, die auch das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr berücksichtigt. Weniger gut ist die Literaturzusammenstellung aus den Jahren 1910/1911 von Fitting, bei der nicht genügend systematisch verfahren ist. Als unzureichend muß man die Berichterstattung über das Ausland (D II) bezeichnen, worauf schon oben hingewiesen wurde.

Nicht recht in den Rahmen eines wissenschaftlichen Werkes scheint uns der Anhang (Abschnitt E des Bandes) zu passen, soweit er neben einem deutsch-englisch-französisch-italienischen Wörterbuch für den internationalen privatrechtlichen Verkehr einen Telegraphen-Code enthält. Auch der Zweck des Gesetzregisters leuchtet nicht recht ein; denn es enthält nicht alle in dem Bande behandelten Gesetze und Verordnungen usf. Dagegen ist mit Lob des vorzüglichen Sachregisters zu gedenken, das den Gebrauch des Buches sehr erleichtert.

Alles in allem ist das Unternehmen zu begrüßen, und man möchte ihm eine gedeihliche Weiterentwicklung wünschen. Es enthält schon in seiner jetzigen Form eine große Reihe wertvoller Beiträge, und die Ausstellungen, die zu machen sind, sind nicht so erheblich, daß sie den Wert dieser Abschnitte ernstlich mindern könnten. Das Werk wird vielen ein willkommener Ratgeber sein. —*e.*

Generated on 2019-07-31 15:30 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

ÜBERSICHT

der

neuesten Hauptwerke über Eisenbahnwesen und aus verwandten Gebieten.

Birk, Dipl.-Ing. Alfred, Eisenbahn-Oberingenieur a. D., Professor. Der Eisenbahnoberbau und seine Erhaltung. Herausgegeben von Emil Burok. 2. Auflage. Wien und Leipzig 1911.

A comparative study of Railway wages and the cost of living in the United States, the United Kingdom and the principal countries of Continental Europe. Bureau of Railway Economics. Bulletin Nr. 34. Washington 1912.

Fourth annual report of the Railroad Commission of Wisconsin from june 30, 1909 to june 30, 1910. Madison, 1912.

Gruber, Dr. Christian. Deutsches Wirtschaftsleben. 3. Auflage von Dr. Hans Reinlein. 42. Bändchen der Sammlung „Aus Natur und Geisteswelt". Leipzig 1912.

Handbuch für Eisenbetonbau. Herausgegeben von Dr.-Ingenieur F. von Emperger. 2. neubearbeitete Auflage. Erster Band: Entwicklungsgeschichte und Theorie des Eisenbetons. Berlin 1912.

Heber, Georg, Ingenieur. Elektro-Auskunftei. Erklärendes Wörterbuch. Leipzig 1912.

Kommerell, Otto, Dr.-Ing., Kais. Baurat im Reichsamt für die Verwaltung der Reichseisenbahnen. Tabellen für Straßenbrücken aus einbetonierten Walzträgern. Berlin 1912.

Der Leipziger Hauptbahnhof. Sonderheft der Monatsschrift „Der Industriebau". 3. Jahrgang. Stuttgart—Leipzig 1912.

Sammlung von Normalien und Konstitutivurkunden auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens. Jahr 1911. Herausgegeben vom k. k. Eisenbahnministerium. Wien 1912.

Schaper, Regierungsbaumeister in Duisburg-Ruhrort. Zweigleisige Eisenbahnbrücke über den Rhein unterhalb Duisburg-Ruhrort. Berlin 1912.

Statistische und tarifarische Daten, insbesondere über die im Betriebe der k. k. Staatseisenbahnverwaltung stehenden Eisenbahnen. Wien 1912.

Universal directory of Railway officials, 1912. Compiled from official sources under the direction of S. Richardson Blundstone, editor of The Railway Engineer. London.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:30 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Zeitschriften.

A. E. G.-Zeitung. Berlin.

15. Jahrgang. Nr. 2. August 1912.

Die neuen Anlagen zur Stromversorgung der oberschlesischen Kleinbahnen.

Annales des Ponts et Chaussées (Partie technique). Paris.

82. Jahrgang. Band 2. März-April 1912.

Le Canal de Panama.

Annales des travaux publics de Belgique. Brüssel.

69. Jahrgang. 2. Folge. Band 17. Heft 3. Juni 1912.

La question des tarifs de chemins de fer en Belgique. — Les écartements de chemins de fer.

Beton und Eisen. Berlin-Wien.

11. Jahrgang. Heft 13. Vom 5. August 1912.

Neuere Bauausführungen in Eisenbeton bei der württembergischen Staatseisenbahnverwaltung.

Der Bote für die Verkehrsanstalten (Wjestnik putei ssoobschtschenija). St. Petersburg. (In russischer Sprache.)

1912. Heft 11—28.

(12, 13, 14:) Die Projekte einer großen Anzahl neuer Bahnen in der Kommission über neue Bahnen. — (12 u. 13:) Über die weitere Entwicklung der Zufuhrbahnen. — (18:) Das Projekt der Uchta-Petschora-Kama-Bahn. — (20:) Vorschlag zur Lokomotiv- und Wagenverwendung der Staatseisenbahnen. — Gesetzesvorlage über die schleunigste Ausarbeitung und Durchführung des Projektes eines Wasserweges vom Schwarzen Meere zur Ostsee. — (21, 22:) Bau von Zufuhrbahnen zu den Stationen der Südwestbahnen. — (21:) Betriebsergebnis der Sibirischen Bahn für 1911. — (28:) Das Unterrichtswesen an der Mittelasiatischen Eisenbahn im Jahre 1911.

Der Bote für Finanzen, Industrie und Handel. (Wjestnik finanssow, promyschlennosti i torgowli.) St. Petersburg. (In russischer Sprache.)

Jahrgang 1912. Heft 20.

Kalthäuser für schnellverderbliche Güter.

Heft 25.

Die wirtschaftliche Lage Sibiriens im Zufuhrgebiet der Sibirischen Eisenbahn.

Bulletin des internationalen Eisenbahn-Kongreß-Verbandes. Brüssel.

Band 26. Nr. 7. Juli 1912.

Umladung. — Die Nützlichkeit des Studiums der Frage über die gegenseitige Wagenbenutzung und das Wagenstandgeld. — Die chinesischen Eisenbahnen. — Änderungen in der Organisation der russischen Staatseisenbahnen seit Abfassung des Berichts des Herrn G. Duca.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:31 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Nr. 8. August 1912.
Die britischen Lokomotiven im Jahre 1911. — Schutzmaßregeln gegen die Bildung des Kesselsteins und für Reinigung des Lokomotivkesselwassers. — Gedanken über die Zukunft des Lokomotivbaues. — Die Betriebsergebnisse der französischen Staatseisenbahnen von 1909 bis 1911. — Garratt-Lokomotiven für die Westaustralische Regierungsbahn. — Neue Schnellzuglokomotiven der Preußischen Staatseisenbahnen.

Les chemins de fer d'intérêt local et les tramways. Paris.
3. Jahrgang. Nr. 30 und 31. Vom 30. Juni und 31. Juli 1912.
Comptabilité des concessionaires de chemins de fer.

The Commercial and Financial Chronicle. New York.
Band 94. Nr. 2450. Vom 8. Juni 1912.
Further hardships for the Railroads.

Nr. 2452. Vom 22. Juni 1912.
The commerce court. Railway and industrial section.

Nr. 2453. Vom 29. Juni 1912.
The telephone in Railway operation. — Car repairs and maintenance. — New type locomotives and fuel consumption.

Deutsche Bauzeitung. Berlin.
46. Jahrgang. Nr. 66 u. 67. Vom 17. u. 21. August 1912.
Die Hamburger Hochbahn.

Deutsche Eisenbahnbeamten-Zeitung. Stuttgart.
15. Jahrgang. Nr. 25—34. Vom 20. Juni bis 22. August 1912.
(25:) Die Wirkungen der Eisenbahnen auf den Wohlstand des Landes. — (26:) Unser Nachwuchs. — Die Vereinfachung der Staatseisenbahnverwaltung. — (27:) Verkehrssteigerung und Personalvermehrung bei den deutschen Eisenbahnen. — (30:) Die deutsche Eisenbahnstatistik und der Personalstand. — (31:) Fünfundzwanzig Jahre Güterverkehr auf deutschen Eisenbahnen. — Die Eisenbahn und die Eisenbahnbeamten in der Strafgesetzreform. — (32:) Eisenbahn, Streik und Sabotage. — (34:) Die Eisenbahnen im Kriege und die Haager Friedenskonferenz.

Deutsches Eisenbahnwesen. Berlin.
3. Jahrgang. Nr. 6 und 7. Juni und Juli 1912.
(6 u. 7:) Der Wagenmangel. — (6:) Das Gleismuseum. — (7:) Die Feststellung des Personalbedarfs auf Bahnhöfen. — Europäischer Personen- und Gepäckwagen-Durchgangsverkehr. — Zur Frage der Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens.

Deutsche Straßen- und Kleinbahn-Zeitung. Berlin.
25. Jahrgang. Nr. 25—32. Vom 22. Juni bis 10. August 1912.
(25:) Elektrische Zugförderung. — Die österreichischen Staatsbahnen 1901—1910. — (28:) Der schnellste deutsche Zug. — (29—31:) Das Kleinbahnwesen auf der Turiner Weltausstellung. — (32:) Normalspurige Lokomotivtypen der dänischen Privatbahnen.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:31 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Deutsche Wirtschaftszeitung. Berlin.

8. Jahrgang. Nr. 15. Vom 1. August 1912.
Moskau—Peking.

Dinglers Polytechnisches Journal. Berlin.

93. Jahrgang. Band 327. Heft 28, 29, 30. Vom 13., 20., 27. Juli 1912.
Neuere Eisenbahnwagenkipper.

Dorns Volkswirtschaftliche Wochenschrift. Wien.

29. Jahrgang. Nr. 1491. Vom 26. Juli 1912.
Ein Trust der Lokomotiv- und Waggonbaufabriken.

Nr. 1492. Vom 2. August 1912.
Die Sanierung der Südbahn.

The Economic Journal. London.

Band 22. Nr. 86. Juni 1912.
Contributions to the theory of Railway rates.

The Economist. London.

Band 74. Nr. 3592. Vom 29. Juni 1912.
Indian Railways in 1911.

Band 75. Nr. 3597. Vom 3. August 1912.
Railway earnings in 1911.

Nr. 3599. Vom 17. August 1912.
The Canadian Pacific.

L'Économiste français. Paris.

40. Jahrgang. Band 2. Nr. 30. Vom 27. Juli 1912.
Les grandes compagnies de chemins de fer français en 1911.

Das Eisenbahnblatt. (Järnbanebladet.) Stockholm.

1912. Nr. 11—14.
(11:) Järnvägarna i krig (Forts. aus Nr. 10). — Norge. Nattog paa Bergensbanen. — Norge. De norske jernbaners driftsberetning for terminen 1910—1911. — Danmark. Törring af Presenninger. — (12:) Norge. Budget for Statsbanerne. — (u. 13:) Sverige. Statsbanan Sveg—Brunflo med bibana från Sveg till Hede. — (13:) Nyare vagntyper vid svenska statsbanorna. — (14:) Sverige. Järnvägsärenden vid 1912 års riksdag. — Törring af Presenninger. — Järnvägsstrejk på ön Sardinien.

Eisenbahn und Industrie. Wien—Prag—Berlin.

Heft 7. Juli 1912.
Neuer fahrbarer Kipper für Eisenbahn-Güterwagen. — Feuerlose Lokomotiven.

Heft 8. August 1912.
Die französischen Staatsbahnen und ihre Verwaltung. — Die heimische Lieferfristenmisere im Eisenbahnverkehr. — Staatsfinanzen und Eisenbahnen in der Türkei.

Generated on 2019-07-31 15:31 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Eisenbahn- und verkehrsrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen. Breslau.

Band 28. Heft 4. 1912.

Verlegung oder Veränderung einer Telegraphenlinie auf Kosten der Telegraphenverwaltung bei späteren besonderen Anlagen von Wegeunterhaltungspflichtigen (§§ 3 und 6 Telegraphenwegegesetz vom 18. Dezember 1899). — Die Rechtsfolgen bei Überschreitung des zulässigen festen Radstandes und Raddrucks, des Querschnitts und Lademessers bei Güterwagen. — Die Verkehrsanstalten im Vorentwurfe zu einem deutschen Strafgesetzbuch.

Das Eisenbahnwesen. (Sheljesnodoroshnoje djelo.) St. Petersburg. (In russischer Sprache.)

1911. Heft 10—26.

(10 u. 11:) Eine ununterbrochene Prahmverbindung zum Anschluß an die Eisenbahn. — (13 u. 14:) Empfangene Eindrücke von den Verkehrswegen der Vereinigten Staaten von Nordamerika. — (15:) Bau der Eisenbahnbrücke über den Kentucka-Fluß. — (16:) Naphthamotoren zur Wasserversorgung von Eisenbahnstationen. — Einige Schlußfolgerungen aus der Beobachtung der Verwendung von Betonsteinen zu Wohngebäuden an der Nikolaibahn, vorgeführt auf der Zarskoje-Sselo-Jubiläumsausstellung im Jahre 1911. — (17 u. 18:) Selbsttätige ununterbrochene Luftdruckbremse, als die Grundlage der derzeitigen Verbesserung des Eisenbahnverkehrs. — Eine Methode einer ununterbrochenen Bremsung langer Güterzüge. — (19:) Wagen zur Beförderung von Übersiedlern. — (20:) Über die Reinigung von Kesselspeisewasser nach dem Prinzip des Ing. W. A. Arzisch. — Japans Eisenbahnpolitik. — (21:) Die vergleichenden Untersuchungen Pawlograds bezüglich des Tränkens der Schwellen mit Kreosot. — (22 u. 23:) Die neuesten Vervollkommnungen auf dem Gebiete der Erwärmung der Personenwagen durch Dampf. — Die wichtigsten Grundsätze des Signalisierens auf der Eisenbahn während der Fahrt schneller Züge im Zusammenhang mit der Bremswirkung. — Steinkohlenbriketts und die Ergebnisse der Erwärmung von Lokomotivkesseln durch sie auf der Nikolaibahn. — (24:) Zur Frage des Kampfes der Eisenbahnen mit Schneeverwehungen.

Der Eisenbau. Wien—Leipzig.

3. Jahrgang. Nr. 8. August 1912.

Eisenbahnbrücke über den Südarm des Sanagastromes in Deutsch-Kamerun.

Electric Railway Journal. New York.

Band 40. Nr. 1. Vom 6. Juli 1912.

The relation of central station generation to Railway electrification. — Single-phase Railways in the Haute Vienne departement France.

Nr. 3. Vom 20. Juli 1912.

The signal system of the New York, Westchester and Boston Railway.

Nr. 5. Vom 3. August 1912.

St. Polten—Mariazell single-phase line of the Austrian State Railways.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:31 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Nr. 6. Vom 10. August 1912.
Report on rail corrugation.

Elektrische Kraftbetriebe und Bahnen. Berlin—München.

10. Jahrgang. Heft 18. Vom 24. Juni 1912.
Graphische Darstellung der Kleinbahnstatistik. — Mitteilungen über die Eigenschaften von Fahrleitungen. — Kugel- und Rollenlager für Bahnmotoren. — Wechselstrombahnen. — (u. 19:) Die Elektrifizierung der Linien der Budapester Lokalbahnen.

Heft 19. u. 20. Vom 4. und 14. Juli 1912.
Die Niesenbahn.

Heft 21. Vom 24. Juli 1912.
Beziehungen zwischen Bahnkrümmung und Steigung.

Heft 22 u. 23. Vom 4. und 14. August 1912.
Wechselstromlokomotiven der Siemens-Schuckertwerke für Vollbahnen.

Elektrotechnische Zeitschrift. Berlin.

33. Jahrgang. Heft 30. Vom 25. Juli 1912.
Die belgischen Vizinalbahnen und die preußischen nebenbahnähnlichen Kleinbahnen. — Bau- und Betriebsanlagen der Hamburger Hochbahn.

Heft 31 u. 32. Vom 1. und 8. August 1912.
Die Bahnen in und um Köln.

Heft 34. Vom 22. August 1912.
Über elektrische Bremsung mit Wechselstrom-Kommutatormotoren.

Elektrotechnik und Maschinenbau. Wien.

30. Jahrgang. Heft 25 u. 26. Vom 23. und 30. Juni 1912.
Untersuchung der Bedingungen für den geringsten Arbeitsverbrauch beim Bahnbetrieb.

Engineering. London.

Band 93. Nr. 2425 bis 2433. Vom 21. Juni bis 16. August 1912.
(2425:) Light Railways. — (2430:) Temperature tests on superheater locomotives. — (2431:) Rolling-stock on the principal Irish narrow-gauge Railways. — (2432:) The Railways of the United Kingdom. — High capacity Railway wagons. — (2433:) Current Railway construction.

Engineering News. New York.

Band 67. Nr. 23 bis Band 68. Nr. 6. Vom 6. Juni bis 8. August 1912.
(23:) Annual convention of the International Railway Fuel Association. (24:) The Tunkhannok creek bridge on the Lackawanna Railroad. — (25:) The relation of draft to fuel consumption on locomotives. — Annual convention of the Master Car Builders' Association. — The Southern Pacific locomotive boiler explosion at San Antonio, Texas. — Increasing the power capacity of locomotives. — Fuel economy on Railways. — Traction loading and unloading machines for handling loose materials. — (26:) The Canadian transcontinental Railway. — Annual convention of the American Railway Master Mechanics' Asso-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:31 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

ciation. — The maintenance of superheater locomotives. — (1:) Reminiscences of the Building of the Denver and Rio Grande R. R. and other early Western Railways. — (2:) Some locomotive developments of 1911. — Automatic block signaling for single-track Railways. — (3:) A high-power passenger locomotive. — Northern Pacific Ry. station, Tacoma. — (5:) Block signals on an electric Railway. — A new impact formula from the rules of design and dimensioning bridges on the New York connecting Railroad. — (6:) Progress on the Canadian Pacific Railway Co.'s irrigation works at and near Calgary.

Le Génie Civil. Paris.

Band 61. Nr. 7. Vom 15. Juni 1912.

La perception des signaux en temps de brouillard. Répétiteurs lumineux de la ligne de Bruxelles à Anvers.

Nr. 10. Vom 6. Juli 1912.

Automotrices benzo-électriques des chemins de fer prussiens.

Nr. 13. Vom 27. Juli 1912.

La ventilation du Central London Railway par l'air ozonisé.

Nr. 14. Vom 3. August 1912.

Wagons frigorifiques à circulation de saumure. — Locomotive électrique, type „Colonial", du New York, New Haven and Hartford Railroad.

Nr. 15. Vom 10. August 1912.

Le métropolitain électrique de Hambourg.

Génie Civil Ottoman. Constantinopel.

2. Jahrgang. Nr. 9 u. 10. Mai und Juni 1912.

Le Bagdad-Bahn.

Nr. 10. Juni 1912.

Le Bagdad-Bahn et le Transpersan.

3. Jahrgang. Nr. 1. Juli 1912.

Un chemin de fer du Caïre à Bombay.

Giornale del Genio Civile. Rom.

50. Jahrgang. Juni 1912.

Le ferrovie dell' Africa el la linea transafricana.

Glasers Annalen für Gewerbe und Bauwesen. Berlin.

Band 71. Heft 1. Vom 1. Juli 1912.

Das Schlingern der Schienenfahrzeuge. — Eine neue Zugsicherungsvorrichtung. — Güterlokomotive mit Schlittenkufen. — (u. 2:) Österreichische Lokal- und Kleinbahnen.

Heft 3 u. 4. Vom 1. und 15. August 1912.

Die Erweiterung der Bahnanlagen der Pennsylvania-Eisenbahn in Groß New York.

Heft 4. Vom 15. August 1912.

Die Eisenbahnen und das Strafrecht.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:31 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Das Handelsmuseum. Wien.

Band 27. Nr. 26. Vom 27. Juni 1912.

Das Verkehrswesen in Bulgarien.

Nr. 32. Vom 8. August 1912.

Der Ausbau der Verkehrswege in der Türkei.

L'Industrie des Tramways et Chemins de fer. Paris.

6. Jahrgang. Nr. 6. Juni 1912.

Le perfectionnement de l'éclissage des rails.

Nr. 7. Juli 1912.

L'application du chalumeau oxhydrique à la réparation et aux remaniements des voies. — Résultats d'expériences acquis dans la traction électrique par les moteurs à pôles de commutation.

Industrie und Handel. (Promyschlennost i torgowlja.) Organ der Vereinigung der Vertreter von Industrie und Handel. St. Petersburg. (In russischer Sprache.)

Jahrgang 1912. Heft 9.

Libau und Königsberg i. Pr. (Wettbewerb).

Heft 12.

Über die dringende Notwendigkeit der Verbesserung der Wasserwege in Rußland.

L'Ingegneria Ferroviaria. Rom.

9. Jahrgang. Nr. 11. Vom 15. Juni 1912.

La ferrovia elettrica Civita Castellana—Viterbo. — Il ricupero di energia ed il rendimento nelle automotrici elettrotermiche sistema H. Pieper

Nr. 13. Vom 15. Juli 1912.

Elettrificazione in Austria e Ungheria.

Nr. 14. Vom 31. Juli 1912.

Costruzioni recenti di funicolari in Svizzera. — La navigazione nel Reno superiore e i nuovi valichi Alpini.

De Ingenieur. 's-Gravenhage.

27. Jahrgang. Nr. 26. Vom 29. Juni 1912.

Het spoorweggoederenvervoer te Rotterdam.

Nr. 29. Vom 20. Juli 1912.

Golfvormige afslijting der rails.

Nr. 30. Vom 27. Juli 1912.

Stationsinrichtingen te Rotterdam.

Nr. 31. Vom 3. August 1912.

Spoorstaafoplegging op houten dwarsliggers voor spoorwegen met zwaar en snel verkeer.

Journal des Ministeriums der Verkehrsanstalten (Shurnal ministerstwa putei ssoobschtschenija). St. Peterbsurg. (In russischer Sprache.)

Jahrgang 1912. Heft 3—5.

(3:) Berechnung der Leistungsfähigkeit der Lokomotive, nebst Anlage: graphische Methoden. — Eine Abweichung von der Regel, die in der

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:31 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Praxis beim normalen Waggon häufig anzutreffen ist. — Die Zerstäubung flüssigen Heizmaterials mit Hilfe von Luft. — (4:) Über die Aufstellung eines allgemeinen Typs für den Oberbau auf den russischen Eisenbahnen. — Eisenbetonbauten aus Grundschwellen. — (5:) Über die Reparatur kupferner und eiserner Wände von Lokomotivfeuerbüchsen. — Berechnung von Spundwänden. — Ein Kapitel aus der Geschichte der Vereinigung der Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten.

The Journal of the American Society of Mechanical Engineers. Baltimore—New York.

Band 34. Nr. 7. Juli 1912.

The mechanical handling of freight. — A comparison of air-braking systems for urban electric Railway cars.

Nr. 8. August 1912.

Results of tests on the discharge capacity of safety valves.

Journal of the Association of Engineering Societies. Boston.

Band 48. Nr. 4. April 1912.

Railroad wrecks.

Die Lokomotive. Wien.

9. Jahrgang. Heft 6. Juni 1912.

1 C 1-Heißdampf-Verbund-Personenzug-Lokomotive, Bauart Gölsdorf, mit Rauchröhrenüberhitzer, Patent Schmidt, Serie 429 der k. k. österreichischen Staatsbahnen. — Feldbahnlokomotiven für 600 mm Spurweite. — C 1-Güterzugtenderlokomotive von 600 mm Spurweite für die San Miguel-Minenbahn in Spanien, mit Rauchröhrenüberhitzer Patent Schmidt.

Heft 7. Juli 1912.

2 B-Schnellzuglokomotive, Serie 17 c der Südbahn mit Speisewasser-Vorwärmer, System Caille-Potonié. — 1 D-Heißdampf-Personenzuglokomotive der Spanischen Nordbahn mit Rauchröhrenüberhitzer, Patent Schmidt. — 1 C-Heißdampf-Personenzuglokomotive. — 2 B-Innenzylinder-Schnellzuglokomotiven der englischen Westbahn. — Der Lokomotivrauch in Chicago. — Einige bemerkenswerte Detailkonstruktionen von der 1 F-Lokomotive Serie 100 der k. k. österr. Staatsbahnen. — (u. 8:) Die Berechnung federnder Ringe.

Heft 8. August 1912.

D-Heißdampf-Verbund-Güterzug-Tenderlokomotive, Bauart Gölsdorf, mit Rauchröhrenüberhitzer Patent Schmidt. — Lokomotivkessel-Überhitzer für volle Rauchrohr-Besetzung, Kleinrohrüberhitzer Patent W. Schmidt. — 1 C-Verbund-Schnellzugslokomotive der Nikolaibahn. — Die derzeit schwerste Lokomotive der Welt. — Die 50 000. Lokomotive der Amerikanischen Lokomotivbau-Gesellschaft, 2 C 1-Pacific-Heißdampfschnellzugslokomotive.

Magazin für Technik und Industriepolitik.

3. Jahrgang. Heft 4. August 1912.

Ein neues Lohnverfahren für die Werkstätten der preußischen Staatseisenbahnverwaltung.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:31 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Mitteilungen des Vereins für die Förderung des Lokalbahn- und Straßenbahnwesens. Wien.

20. Jahrgang. Heft 6. Juni 1912.

Über Bau und Betrieb der Schmalspurbahnen in Rußland.

Organ für Fortschritte des Eisenbahnwesens in technischer Beziehung. Wiesbaden.

Band 49. Heft 14 bis 16. Vom 15. Juli bis 15. August 1912.

Das Eisenbahnverkehrswesen auf der Weltausstellung Turin 1911.

Heft 14. Vom 15. Juli 1912.

Verfahren, ausgeschlagene Laschen mit neuen Anlageflächen zu versehen.

Heft 15 u. 16. Vom 1. und 15. August 1912.

Ablaufanlagen auf Verschiebebahnhöfen für Eselsrückenbetrieb.

Heft 16. Vom 15. August 1912.

Entwicklung, gegenwärtiger Stand und Aussichten des elektrischen Vollbahnwesens.

Österreichische Eisenbahn-Zeitung. Wien.

35. Jahrgang. Nr. 20 bis 23. Vom 1. bis 22. Juli 1912.

(20, 21, 22:) Verkehrspolitische Interessengegensätze und Fortschritte, betreffend das Eisenbahnwesen Serbiens, Bulgariens und der europäischen Türkei. — (20, 21:) Aussichtswagen der Canadian-Pacific-Bahn auf den österreichischen Staatsbahnen. — (23:) Zur Wiener Verkehrsfrage.

Österreichisch-ungarisches Eisenbahnblatt. Wien.

17. Jahrgang. Nr. 24 bis 34. Vom 20. Juni bis 22. August 1912.

(24:) Eisenbahnprojekte im europäischen Rußland. — (25:) Das Investitionsprogramm der k. k. Staatsbahnen bis 1925. — (26:) Die Dalmatiner Bahnanschlüsse. — (27:) Der Staatseisenbahnrat über den elektrischen Bahnbetrieb. — Die Reorganisation der italienischen Staatsbahnen. — (28:) Die Krankenwagen der k. k. österreichischen Staatsbahnen. — (30:) Die Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen im Rechnungsjahr 1910. — Das Verkehrswesen in Bulgarien. — (32:) Die Neugestaltung der Kahlenbergbahn. — Schadensersatzpflicht der Bahnverwaltungen für ungenügende Waggonbeistellung. — (34:) Die zusammenstellbaren Fahrscheine im Jahre 1911.

Österreichische Zeitschrift für Eisenbahnrecht. Wien.

2. Jahrgang. Heft 3.

Die örtliche Zuständigkeit in Frachtprozessen gegen das Eisenbahnärar. — Die Besteuerung der neuverstaatlichten österreichischen Bahnen in Preußen. — Verlust und Minderung. — Zur Kupeeschlüsselfrage. — Übersicht über das preußische Eisenbahnverwaltungsrecht des Jahres 1911. — Zur Entwicklung der Altersversicherung bei den österreichischen Eisenbahnen. Begriff der Dienstunfähigkeit.

Generated on 2019-07-31 15:31 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Proceedings of the American institute of electrical engineers. New York.

Band 31. Nr. 7. Juli 1912.

The relation of central station generation to Railway electrification.

Nr. 8. August 1912.

Main line electrification.

Railway Age Gazette. New York.

Band 52. Nr. 23. Vom 7. Juni 1912.

Modern locomotive boilers. — The Railway accident situation. — Central of New Jersey ice car. — New design for headlight and car numbers. — Alcohol heater car. — The Chicago car door. — Report of Hoosac tunnel collision. — Use of form 19 for all train orders. — F. C. Rice and the American Railway Association on accidents. — The Tap line case supplemental report.

Nr. 24. Vom 14. Juni 1912.

The Tap line cases. — Canadian Railway policy and its results. — A new type of steel passenger car. — Relation of temperature and section to rail failures. — The retirement of James J. Hill. — Railway telegraph superintendents' meeting. — A contractor's views on Railway contracting. — Electrification of Railway terminals. — Railway signal association.

Nr. 25. Vom 21. Juni 1912.

The American Railway Engineering Association. — The Erie track inspection car. — A new tie scarfing machine. — Tie distribution and renewal records. — Chicago, Milwaukee and St. Paul mill. — The foreman problem. — Caring for extra gangs. — Training the foreman. — The hobo as a track laborer. — From waterboy to foreman. — Southern Pacific medals for track maintenance. — The future supply of section foreman. — Efficient operation of an extra gang. — The track foreman of the future. — The section foreman problem. — Method of bridge numbering. — Piecework wages in a timber treating plant.

Nr. 26. Vom 28. Juni 1912.

Low water locomotive boiler tests. — Reasonable regulation of Railway rates. — The Little Salmon river bridge. — Eight-motor articulated electric locomotive. — The impact of flat wheels upon rails. — Railway wages and cost of living.

Band 53. Nr. 1. Vom 5. Juli 1912.

Legislation regarding restraint of competition. — Two Railway extensions in Ontario. — Reconstruction of the Panama Railroad. — Locomotive boiler flue gas analysis. — The use of electricity on Railways. — Simple freight locomotives for the Virginian. — Canadian Pacific passenger terminal at Vancouver.

Nr. 2. Vom 12. Juli 1912.

The political platforms on transportation. — Rail and water terminals at Texas City. — Simple high speed articulated locomotive. — Concrete piles. — Central power station and Railway electrification.

Generated on 2019-07-31 15:31 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Nr. 3. Vom 19. Juni 1912.
The extent of government ownership. — Anthracite burning Pacific type locomotives. — Effect of wheel coning of sharp flanges. — Influence of supply department management on operating expenses. — The Railways and the Panama canal. — The Interstate Commerce Commission's decision in the express company cases. — Electric Railways in Europe. — Collection of practical bridge kinks. — The negro as a track laborer.

Nr. 4. Vom 26. Juli 1912.
The lesson of three collisions. — The express rate cases. — Yard and shop improvements at Boone, Iowa. — Frisco freight loss and damage bureau. — The Stanley committee's recommendations. — Good results from new locomotives.

Nr. 5. Vom 2. August 1912.
The „rate advance" decisions and eighteen months after. — Drop testing machine for cast iron wheels. — Construction of the Galveston causeway. — (u. 6:) The canal and transcontinental traffic.

Nr. 6. Vom 9. August 1912.
Prepare to prevent a „car shortage". — Illinois Central's new Centralia yards. — Valuation of Railways in New Jersey. — Steam locomotives for high speed passenger service. — West shore Weehawken tunnel ventilation.

The Railway Engineer. London.

Band 33. Nr. 390. Juli 1912.
The „Night Mail" electric light bracket. — The Lacroix train control system. — Nice—Monte Carlo Kearney high speed Railway. — Weigh bridge at Boston sleeper depot; Great Northern Railway. — Notes on recent French tank engines. — Bridge abutments. — Kitchens and pantries of dining cars. — The „Santa Fé de Luxe"; Atchison, Topeka and Santa Fé Railway. — The „Court" 4-6-0 class express engines; Great Western Railway. — Modern methods of steam production. — The permanent way of the Victorian Government Railways. — Superheated steam in theory and practice.

Nr. 391. August 1912.
The railophone train control. — The block signal and train control board. — Railways in India, 1911. — Permanent way of South American Railways. — Management of superheated locomotives on Italian State Railways. — Draw gear and self-contained buffers; private owners' wagons.

The Railway Gazette. London.

Band 16. Nr. 25. Vom 21. Juni 1912.
Railway congestion in India. — A Railway classic. — Success of the compound-locomotive in Prussia. — (u. 26:) Indian Railway affairs. — Australian Railway affairs. — The A. B. C. system of train control. — New express tank locomotive, London, Brighton and South Coast Railway.

Generated on 2019-07-31 15:31 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Nr. 26. Vom 28. Juni 1912.
South African Railway affairs. — Rail failures due to eccentric loading. — A modern locomotive repair plant. — Replacing steel bridges on the Buffalo and Susquehanna R. R. — A new type of track cattle guard. — Manual block system on single track. — Portable electric power plant for Railway work.

Band 17. Nr. 1. Vom 5. Juli 1912.
State and company working in India. — Accidents due to the coupling and uncoupling of vehicles in the U. S. A. — Collision on the South Indian Railways. — Electrification of Railway terminal. — Railophone automatic signalling.

Nr. 2. Vom 12. Juli 1912.
Renewal of girders of the Kiul bridge on the East Indian Railway. — Automatic train control demonstration. — The Panama Canal and its influence on ocean rates and traffic.

Nr. 3. Vom 19. Juli 1912.
The transition to state Railway ownership in Prussia. — Immingham deep water dock. — Relation of temperature and section to rail failures. — The impact of flat wheels on rails.

Nr. 4. Vom 26. Juli 1912.
Canadian Railway policy and its results. — Modern locomotive boilers. — Central power stations and Railway electrification. — Mallet articulated compound locomotives, South African Railways. — Studies in Railway economics. — The use of rail anchors.

Nr. 5. Vom 2. August 1912.
Melbourne Railway electrification. — Steam v. electric traction in Berlin. — Alcohol heater car. — Passenger service and earnings. — Results of operation of the French state Railways 1909 to 1911. — Extension of the Central London Railway to Liverpool street.

Nr. 6. Vom 9. August 1912.
A new type of steel passenger car. — Making Railway advertising effective.

Nr. 7. Vom 16. August 1912.
The cost of workmen's compensation to United States Railways. — Electric Railways in Europe.

The Railway News. London.
Band 97. Nr. 2528—2537. Vom 15. Juni 1912 bis 17. August 1912.
(2528:) Future of British Railways. — Manchester docks and their transport facilities. — Co-partnership and Co-operation. — The Railways bill 1912. — (2529:) Ten years' British Railway statistics. — Workmens' compensation acts. — Railway offices bill. — Railway nationalisation. — Canadian and American capital requirements. — Diesel locomotives. — Electric mine locomotives. — (2530:) Railway companies' increased charges for wages and materials. — The Loch Lomond steamers: a Railway-owned fleet. — Railophone automatic signalling. — North-Eastern Railway conciliation conference. — (2531:) British

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:31 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

locomotive construction. — Superheated steam and its application to locomotives. — Hydraulic and oil resistance buffer stops. — Railways and finance in the first half of 1912. — (2532:) British Railways and profit-sharing. — (2533:) Great Eastern Railway jubilee. — Railway bills in parliament. — (2534:) Egyptian state Railways in 1911. — The Midland—Tilbury agreement. — Dovers new marine Railway station. — (2535:) Feed-water heaters for locomotive engines. — (2536 u. 2537:) The engineering equipment of the London Tilbury and Southend Railway. — (2536:) The North Eastern Railway company's new locomotive boiler shop, Stooperdale, Darlington. — The Cambrian Railways: widening of the line between Newtown and Moat Lane. — The Railway goods station. — (2537:) Railway companies and the Insurance Act. — Rolling stock on the principal Irish narrow-gauge Railways. — New locomotive for French Railways.

Railway-World. Philadelphia—New York.

Band 56. Nr. 23—28. Vom 7. Juni bis 12. Juli 1912.

(23:) Physical valuation of Railways. — Preventing break-in-two of long trains. — Proper methods of firing locomotives. — James J. Hill' track level machine. — (24:) Proposed consolidation of government bureaus. — Co-operation with competition. — Greater safety in Railway operations. — Proceedings of the master car builders' convention. — Railway developments in Europe. — Direct current freight locomotive. — (25:) Proceedings of the American Railway master mechanics' association. — Railway wages and the cost of living in the United States and Europe. — The „other side" of the Railway situation. — Railway requirements of the South west. — (26:) The conservation of opportunity. — Low water boiler tests. — A Railway spreader with pneumatic control. — New electric locomotives for the New Haven. — (27:) The shippers' evasion of the interstate commerce law. — The Interstate Commerce Commission and the courts. — New Haven center cab control switcher locomotive. — (28:) The conservation of men.

Revue économique internationale. Paris—Brüssel.

9. Jahrgang. Band 2. Nr. 2. 15. bis 20. Mai 1912.

Régime et fonctions économiques des chemins de fer d'ordre inférieur.

Revue d'économie politique. Paris.

26. Jahrgang. Nr. 4. Juli—August 1912.

Les grandes régies d'État. — Les chemins de fer d'intérêt local en France.

La Revue de Paris. Paris.

19. Jahrgang. Nr. 9. Vom 1. Mai 1912.

La gare Saint-Lazare.

Revue générale des Chemins de fer et des Tramways. Paris.

35. Jahrgang. 2. Halbjahr. Nr. 1 u. 2. Juli und August 1912.

Les chemins de fer du Brésil.

Nr. 1. Juli 1912.

Type de passerelles suspendues, pour signaux, installées aux extrémités du tunnel des Batignolles. — Les chemins de fer en Afrique et le Transafricain.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:31 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Nr. 2. August 1912.
Le trafic des chemins de fer et le mouvement des prix.

Rivista delle Comunicazioni.

5. Jahrgang. Heft 6. Juni 1912.
Risultati financiari delle reti ferroviarie francesi nel 1911.

Heft 7. Juli 1912.
Il golfo Persico e la ferrovia di Bagdad.

Rivista tecnica delle Ferrovie Italiane. Rom.

1. Jahrgang. Band 1. Nr. 6. Vom 15. Juni 1912.
La lotta contro la malaria nelle Strade Ferrate Italiane. — Nuove locomotive tender ad aderenza naturale della Ferrovia Palermo—San Carlo. — Impianto per la rifornitura accelerata del carbone nel deposito locomotive della stazione di Ancona. — Sullo sviluppo del parco locomotive delle Ferrovie dello Stato Prussiano.

Band 2. Nr. 1. Vom 15. Juli 1912.
La costruzione della linea ad aderenza e a dentiera Paolo—Cosenza. — Nuovi tipi di deviatoi e di intersezioni per l'armamento pesante. — Locomotive ad aderenza mista delle ferrovie dello stato italiano. — Nuovi tipi di locomotive per manovra delle ferrovie di Stato Italiane e Prussiane.

Nr. 2. Vom 15. August 1912.
I nuovi depositi-locomotive delle ferrovie dello Stato. — Due nuovi gruppi di locomotive delle ferrovie dello Stato Italiano. — Le nuove officine per la riparazione dei veicoli della Compagnia Internazionale dei Wagons-Lits. — Le ferrovie degli Stati Uniti dell' America del Nord. — Sullo sviluppo del parco locomotive delle ferrovie dello Stato Prussiano.

Rundschau für Technik und Wirtschaft Wien—Prag—Berlin.

5. Jahrgang. Nr. 12 bis 15. Vom 18. Juni bis 6. August 1912.
Aus den Erinnerungen eines österreichischen Eisenbahningenieurs.

Nr. 13. Vom 6. Juli 1912.
Nicht Kanäle, sondern wasserwirtschaftliche Investitionen.

Schweizerische Bauzeitung. Zürich.

Band 59. Nr. 25. Vom 22. Juni 1912.
Die schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1911.

Nr. 26. Vom 29. Juni 1912.
Amerikanische Gleichstrombahnen.

Band 60. Nr. 1 u. 2. Vom 6. und 13. Juli 1912.
Die neue Linie Lauterbrunnen—Wengen der Wengernalpbahn.

Nr. 2 u. 3. Vom 13. u. 20. Juli 1912.
Kuppelstangen-Antrieb nach Bauart Brown, Boveri & Cie. für elektrische Lokomotiven mit hochgelagerten Antriebsmotoren.

Nr. 3. Vom 20. Juli 1912.
Zum Gotthard-Vertrag.

Nr. 4. Vom 27. Juli 1912.
Genfer Verbindungsbahn.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:31 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Nr. 7. Vom 17. August 1912.
Gotthardbahn und Giovi-Linie.

Schweizerische elektrotechnische Zeitschrift. Zürich.
9. Jahrgang. Heft 25 bis 27. Vom 22. Juni bis 19. Juli 1912.
(25 bis 27:) Einführung des elektrischen Betriebes auf der schwedischen Staatsbahnstrecke Kiruna—Riksgränsen.

La Technique moderne. Paris.
4. Jahrgang. 2. Halbjahr. Nr. 1. Vom 1. Juli 1912.
Sur l'attelage automatique des wagons de chemins de fer.

Nr. 4. Vom 15. August 1912.
Éclairage des trains électriques à courant continu à haute tension.

Technisches Wochenblatt. (Teknisk Ugeblad.) Kristiania.
1912. Nr. 25—33. Vom 21. Juni bis 16. August 1912.
(26:) Den internationale Sporveis- og Lokalbane-Unions' XVIIde Kongres. — Beskyttelsesanordninger ved hoispoendt Ledningsnet. — (27:) Underjordiske Hoispoendingskabler for 60 000 Volt. — (u. 29:) Beregning av Kjörediagrammer for enfase Vekselstromslokomotiver. — (28:) Nye sovevogner ved Statsbanerne. — Jernbaneplaner. — (29:) Taugbaner. — (30:) Drammenskonkurransen. — (31:) Kristiania—Drammensbanen. — (32:) Distriktsledelsen ved Statsbanerne.

Verhandlungen des Vereins zur Beförderung des Gewerbefleißes.
Jahrgang 1912. Heft 5 u. 6. Mai und Juni 1912.
Die Zugförderung auf vereinigten Reibungs- und Zahnstangenbahnen.

Verkehrstechnische Woche und eisenbahntechnische Zeitschrift. Berlin.
6. Jahrgang. Nr. 38 bis 46. Vom 22. Juni bis 17. August 1912.
(38 u. 39:) Beitrag zur Lehre der Dampfüberhitzung in Lokomotiven. — (38, 41:) Post-Verladestellen und Post-Bahnhöfe. — Härteuntersuchungen an Radreifenstoff nach dem Kohn-Brindelschen Kugeldruckverfahren. — Der Bahnbau Massaua—Asmara in der italienischen Kolonie Erithrea. — Ausbau des russischen Eisenbahnnetzes. — (39, 40, 42, 43:) Das Verkehrswesen auf der internationalen Industrie- und Gewerbeausstellung in Turin 1911. — (39:) Die gegenwärtige Ausdehnung der Kap-Kairo-Bahn und die Aussichten ihrer Vollendung. — Die Randenbahn. — (41:) Das Eisenbahngleis auf starrem Oberbau. — Oberrheinschiffahrt und Alpenbahnen. — (43:) Ein fahrbarer elektrischer Antrieb. — (44:) Innenbeleuchtung von Güterwagen beim Laden. — (45:) Umbau des Bahnhofes Zehlendorf-Mitte bei Berlin. — (46:) Der Umbau des Hauptbahnhofes Dortmund.

Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt. Wien.
25. Jahrgang. Nr. 72, 73, 74. Vom 27. und 29. Juni und 2. Juli 1912.
Staatseisenbahnrat.

Verwaltung und Statistik. Berlin.
2. Jahrgang. Heft 8. August 1912.
Das württembergische Eisenbahnnetz, seine Rente und seine Nebenbahnen.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:31 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Weltverkehr und Weltwirtschaft. Berlin.
Jahrgang 1912/13. Nr. 4. Juli 1912.
Die Sudan-Staatsbahnen. — Die Hudsonbai-Bahn.

The Yale Review. New Haven, Conn.
Band 1. Nr. 4. Juli 1912.
Reasonable regulation of Railroad rates.

Zeitschrift des Oberschlesischen Berg- und Hüttenmännischen Vereins. Kattowitz.
51. Jahrgang. Juni 1912.
Holzschwelle und Eisenschwelle.

Zeitschrift des österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins. Wien.
64. Jahrgang. Nr. 29. Vom 19. Juli 1912.
Die Bagdadbahn.
Nr. 30 u. 31. Vom 26. Juli und 2. August 1912.
Betrachtungen über den Einfluß der Anlage- und Betriebsbedingungen auf die Rentabilität elektrischer Stadtschnellbahnen.

Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure. Berlin.
Band 56. Nr. 26. Vom 29. Juni 1912.
Der Bau eiserner Personenwagen auf den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika.
Nr. 27. Vom 6. Juli 1912.
Die Hilfszüge der Großherzoglich Badischen Staatseisenbahnen.

Zeitschrift für Binnenschiffahrt. Berlin.
19. Jahrgang. Heft 14. Vom 15. Juli 1912.
Massengüterbahnen als Ersatz für Kanäle.

Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport. Bern.
20. Jahrgang. Nr. 8. August 1912.
Regelung des Fachbildungswesens für den mittleren Eisenbahndienst in Österreich.

Zeitschrift für Staats- und Volkswirtschaft. Wien.
Band 23. Nr. 29. Vom 21. Juli 1912.
Der österreichisch-deutsche Eisenbahntarifkrieg.
Nr. 33. Vom 18. August 1912.
Die österreichischen Staatsbahnen im Jahre 1911.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Berlin.
52. Jahrgang. Nr. 46 bis 64. Vom 19. Juni bis 21. August 1912.
(46:) Frachthinterziehungen bei Düngekalk. — Aus dem Betriebsbericht der preußisch-hessischen Staatsbahnen für das Rechnungsjahr 1910. — Osmanische Eisenbahnen und der türkische Staatsschatz. — (47:) Zur Vorgeschichte der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn. — (u. 48:) Die österreichischen Staatsbahnen in den Jahren 1901 bis 1910. — (48 u. 49:) Die Eisenbahnen im Gegenentwurfe zum Vorentwurfe eines deutschen Strafgesetzbuches. — (48:) Russischer Reiseverkehr. — (49:) Nochmals: „Über die Leistungsfähigkeit von Ablaufanlagen auf Verschiebebahnhöfen." — Vorschläge zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der preußischen Staatsbahnen. — (50:) Aus den

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:31 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Vorlagen des sächsischen Eisenbahnetats. — Dschibuti—Adisabeba, die abessynische Eisenbahn Frankreichs. — Der Mülheimer Eisenbahnunfall vor Gericht. — (51u.53:) Nochmals „Das Vaterland in Gefahr!" — Versuche mit Triebwagen und leichten Zügen in Baden. — Beschlüsse des Technischen Ausschusses des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen. — (52:) Aus der Unfallstatistik der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen. — Beschlüsse der ständigen Tarifkommission. — Österreichischer Staatseisenbahnrat. — (53:) Die Photographie im technischen Bureaudienst. — Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für das Rechnungsjahr 1910. — Einfache statt doppelte Rechnungslegung im Güterverkehr. — (54—56:) Die Betriebsergebnisse deutscher und ausländischer Eisenbahnen im Jahre 1909. — Verhandlungen des badischen Landtags. — (54:) Zugbeleuchtung bei elektrischen Bahnen mit hochgespanntem Gleichstrom. — (56:) § 222 des Gegenentwurfs zum Vorentwurf eines deutschen Strafgesetzbuches. — Das Investitionsprogramm der österreichischen Staatsbahnen. — (57:) Elektrisch betriebene Hängebahnen in Güterschuppen. — Zur Feststellung des Gütersolls durch die Verkehrskontrollen. — Organisationsänderungen bei den badischen Staatseisenbahnen. — (58:) Die Lehren des Müllheimer Eisenbahnunglücks. — Heißdampflokomotiven für Neben- und Kleinbahnen. — Zukünftige Erweiterung des elektrischen Bahnbetriebes in Schweden. — Die Eisenbahnen Kanadas im Jahre 1911. — (59—61:) Die elektrische Zugförderung auf der Strecke Dessau—Bitterfeld. — (59:) Verstaatlichung des Telegraphen und eines Teiles der Paketpost in den Vereinigten Staaten. — (60:) Stücklohnarbeit in den badischen Eisenbahnwerkstätten. — Das Recht auf den Wagenabteilschlüssel. — (61:) Zusammenstellbare Fahrscheine des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen im Berichtsjahre 1911. — Der Frankaturvermerk im Frachtbrief. — (62:) Zur verkehrswirtschaftlichen Bedeutung der Fehmarnroute. — Zur Vereinsversammlung in Stuttgart am 4. September d. J. — Die Beförderung schwer Lungenkranker in Eisenbahnzügen und die Entfernung der Spucknäpfe aus den Zügen. — (63:) London-Brighton- und Südküstenbahn. — Radstandsverzeichnis. — (64:) Lange aufenthaltslose Eisenbahnfahrten. — Ausbau der Wasserkräfte in Baden. — Selbsthilfe in der Hinterbliebenenfürsorge.

Zentralblatt der Bauverwaltung. Berlin.

32. Jahrgang. Nr. 53. Vom 29. Juni 1912.

Eine neue Gleisbremse.

Nr. 57. Vom 13. Juli 1912.

Das neue Empfangsgebäude auf Bahnhof Dortmund. — Bahnbau der Italiener in Tripolis.

Herausgegeben im Auftrage des Königlichen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten.

Verlag von Julius Springer, Berlin W. — Druck von H. S. Hermann, Berlin SW.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:34 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die Aussichten eines Staatsbahnsystems in England.

Von Gustav Cohn.

I.

Den Faden, den ich im Jahrgange 1909 des „Archiv für Eisenbahnwesen“ (S. 321—333) am Schlusse eines Aufsatzes (unter gleichem Titel) fallen ließ, nehme ich heute wieder auf. Die uns wohlbekannte Langsamkeit in der Entwicklung der englischen Eisenbahnpolitik, zumal in ihrer Annäherung an das Ziel des Staatsbahnsystems, hat sich während der seitdem verflossenen Jahre abermals bewährt. Selbst die Ankündigung der Nähe des Zieles durch den Mund eines langjährigen Gegners der Verstaatlichung hat anscheinend nichts daran geändert. Wie bereits früher zu mehreren Malen, so hat Mr. A c w o r t h auch in den letzten Jahren seine Prophezeiung wiederholt.

Bei der Behandlung des Themas in der Jahresversammlung der amerikanischen volkswirtschaftlichen Gesellschaft zu St. Louis, Dezember 1910 (Papers and Discussions p. 197) hat er geäußert: „In England arbeitet jetzt alles auf die Verstaatlichung der Eisenbahnen hin; sie wird kommen, so bald als die Regierung Zeit haben wird, den Gegenstand in die Hand zu nehmen. Die Eisenbahnbediensteten, die Aktionäre und die Masse der Stimmberechtigten sind dafür. Die Geschäftsleute und die gebildeten Klassen sind intellektuell dagegen, aber sie sympathisieren mit den gegenwärtigen Eisenbahnverwaltungen nicht und werden daher keinen Widerstand leisten gegen die Reform; sie würden auch, wenn sie dies tun wollten, nicht das zum Erfolge nötige politische Gewicht haben.“

Eine erneute Gelegenheit bot der „Internationale Kongreß“, der ursprünglich für den Oktober 1908 durch die „Royal Economic Society“ in London geplant war und zum Hauptthema diese Frage machen wollte, dann aber — wegen Mangels an Teilnehmern — zu einer Sitzung der einladenden Gesellschaft (16. November 1908) zusammenschrumpfte, um zu

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:35 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Anfang dieses Jahres in immerhin sehr bescheidenem Maßstabe Wirklichkeit zu werden, da neben drei Referenten aus England, je ein Referent aus Deutschland, Frankreich, Belgien, den Vereinigten Staaten sich beteiligten. Diese Referate liegen im Druck vor [1]). Debatten scheinen nicht stattgefunden zu haben. Jedenfalls sind sie nicht veröffentlicht.

Hier ist es abermals Mr. Acworth, der als Referent (und zwar als erster) redete. In der Hauptsache ist es das Gleiche, was er in der Rede vom 16. November 1908 in der Sitzung der Royal Economic Society gesagt hat und was wir s. Z. in dem früheren Aufsatze kritisch beleuchtet haben. Dieses Mal beginnt er sogar mit einer Wiederholung der Sätze, die er vor bald zwanzig Jahren geschrieben hat, um die wissenschaftliche Aufgabe der großen Streitfrage, teils deren Schwierigkeit, teils deren Unlösbarkeit zu kennzeichnen. Man müßte, meinte er schon damals, zu diesem Zwecke die Funktionen der Staatsverwaltung im allgemeinen, ihre Modifikationen unter dem Einflusse der verschiedenen Verfassungsformen, die Besonderheit der einzelnen Nationen, sowie die Natur des Eisenbahntransportwesens erschöpfend untersuchen. Man müßte diese prinzipiellen Betrachtungen ergänzen durch eine historische Darlegung der Entwicklung der Eisenbahnpolitik in der ganzen gesitteten Welt, um aus den Erfolgen und Mißerfolgen der Staatsbahnsysteme und Privatbahnsysteme die entsprechenden Lehren zu ziehen. Solch ein Werk zu schreiben, würde die Kraft eines ganzen Menschenlebens erfordern. Und wenn es wirklich geschrieben wäre, dann würde sein Verfasser wahrscheinlich der Einzige sein, der sich durch seine Schlußfolgerungen gebunden fühlte. Denn die Tatsachen seien zu weitschichtig und zu ungeklärt, als daß sie selbst von dem tüchtigsten Autor erschöpfend gesammelt und gesichtet werden könnten.

Wir unsererseits ziehen es vor, in der Mitte zwischen den beiden Polen dieses Alles oder Nichts unser Heil zu versuchen und das erreichbare Maß einer wissenschaftlichen Methode auf die Erörterung unserer Frage anzuwenden, statt uns damit zu trösten, daß eine erschöpfende und alle überzeugende Behandlung des Gegenstandes ja doch nicht zu erreichen sei. Mr. Acworth selber meint, jene noch nicht geschriebenen großen Bände würden keineswegs wertlos sein; sie würden eine Rüstkammer voll Waffen gegen alle Vorschläge zum Staatserwerb der Eisenbahnen enthalten. Wir meinen, man sollte, zumal ehe jene Bände geschrieben sind, sich solcher

---

[1]) The State in relation to Railways. Papers read at the Congress of the Royal Economic Society. January 11., 1912. P. S. King & Co. London 1912. Der andere Gegenstand, mit dem der Kongreß sich beschäftigte, war „The fiscal relations of Great Britain and Ireland" (10. January). Hierbei fand eine kurze Diskussion statt, die am Schlusse der (sieben) Referate gedruckt ist.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:35 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

großen Allgemeinheiten enthalten. Denn diese werden allerdings nur von denen anerkannt, die ohnehin daran glauben, ohne nach zureichenden Beweisen zu fragen. Große Allgemeinheiten braucht das Publikum, braucht die politische Partei, um zu dem Publikum zu reden. Die Wissenschaft sieht in solchen Allgemeinheiten die unendliche Verflachung der Idee, die ihr vorschwebt, und begnügt sich mit der Qualität der erreichbaren Wahrheit am beschränkten Stoffe.

Alle Vorzüge sind auf der Seite der Privatbahnen — Erfindungen, Verbesserungen, Leistungsfähigkeit, Sparsamkeit, Wohlfeilheit. So sagt unsere englische Autorität. Und dennoch — der „Zeitgeist" ist auf der Seite der Staatsbahnen. „Und der Zeitgeist liest keine Bücher." „Kein Land hat jemals seine Eisenbahnen verstaatlicht als Ergebnis einer sorgfältigen Betrachtung der Geschichte und der wirtschaftspolitischen Tragweite der Maßregel." Die Frage tritt in weit konkreterer Gestalt auf. Es ist unmöglich, sagt Mr. Acworth, die Privatbahngesellschaften ohne staatliche Aufsicht zu lassen. Nicht in England, nicht in den Vereinigten Staaten. In England habe man sich mit einem Minimum von Staatsaufsicht begnügt und das Meiste der Konkurrenz überlassen. Die Konkurrenz habe Großes geleistet. Aber neuerdings sei die Konkurrenz immer mehr verschwunden, die Koalition, die Verschmelzung, das Monopol der Eisenbahngesellschaften sei immer stärker geworden, und in diese Lücke müsse eine so viel stärkere Wirksamkeit der Staatsaufsicht treten. Hier entsteht eine neue Schwierigkeit. Je schärfer die Staatsaufsicht für große kapitalistische Unternehmungen sein soll, um so größer sind ihre Konflikte mit der notwendigen Bewegungsfreiheit solcher Körperschaften. Diese würden sich einer derartigen Einschränkung als unerträglich widersetzen. „Die Folgerung daher, zu der ich mit größtem Widerstreben gelange, ist, daß geringe Aussicht auf ein angemessenes System der Staatskontrolle, und daß daher keine andere Wahl übrig bleibt als das Staatsbahnsystem." Das sagt jetzt Mr. Acworth. Ich habe dasselbe vor vierzig Jahren gesagt. Nur mein Gedankengang und meine Methode waren andere. Ja lange vor mir war dies das Ergebnis der großen parlamentarischen Untersuchung des Jahres 1844, die unmittelbar auf ein Gesetz zum Ankauf der englischen Eisenbahnen für den Staat hinaus lief. Der Unterschied dieser Vorläufer ist der, daß sie die Wirksamkeit der Konkurrenz im englischen Eisenbahnsystem schon damals mit tiefergehender Kritik oder mit geringerem Optimismus betrachteten, als die heutige Eisenbahnautorität in England sie jetzt, sozusagen notgedrungen und am Ende der Entwicklung, beurteilt. Mit großem Widerstreben sagt Acworth, gelangt er zu dieser Erkenntnis und er zählt die Momente auf, die den Weg der Reform gegenwärtig ebnen. In früheren Tagen würde die große Masse der öffentlichen Meinung in der Mittelklasse einem Staats-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:33 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

bahnsystem starken Widerstand entgegengesetzt haben. Heute ist die Empfindung unter den Geschäftsleuten eine ganz andere. Mindestens sind sie neutral. Eine enorme Mehrheit der Eisenbahnbediensteten wird die Reform unzweifelhaft begrüßen, begreiflich von ihrem Standpunkte. Und nicht nur eine halbe Million Stimmen von dieser Seite. Jeder Lokomotivführer ist ein Sachverständiger für das Ohr der Arbeiter, die in anderen Gebieten der Volkswirtschaft tätig sind. Dadurch wird die gleiche Ansicht in die Masse aller Arbeiter getragen. Auch hat (so dürfen wir hinzufügen) der im September dieses Jahres zu Newport abgehaltene Kongreß der Trade Unions eine Resolution zugunsten der Verstaatlichung der Eisenbahnen (sowie der Kanäle, der Bergwerke, des Bodens) angenommen, in Erwägung, daß die Verstaatlichung geeignet sei, bessere Löhne und gesundere Arbeitsbedingungen zu schaffen. Die Arbeiterpartei und die Irische Partei sind dafür. Mindestens zwei der hervorragendsten Mitglieder des gegenwärtigen Ministeriums sind dafür. Die jetzt in der Opposition befindliche Unionistische Partei aber (die vielleicht bald an die Stelle der heutigen Regierung treten wird) erkennt den Zusammenhang zwischen der Zollpolitik und der Eisenbahntarifpolitik in den Händen eines Staatsbahnsystems.

Indessen — das Gemeinwesen wird dabei mehr verlieren als gewinnen. Finanziell wird es schweren Schaden leiden. Die Ersparnis als Folge der Zentralisation der Verwaltung wird auf eine leere Phantasie hinauskommen (the merest moonshine). Die Löhne werden, nach den Erfahrungen der Postverwaltung, mächtig steigen. Dagegen wird die technische Seite des Betriebes verbessert werden, da die Staatsbahnen die besten Köpfe der Nation in ihren Dienst ziehen werden. Statt der bisherigen Routine mehr Wissenschaft, tiefere Sachkenntnis, größere Lernbegier, freiere Diskussion. Aber das Tarifwesen wird seine Elastizität verlieren.

Soweit Mr. Acworth. Er sagt hiermit ungefähr das Gleiche, wie das, was er früher gesagt. Er hat sich im einzelnen auch nicht irre machen lassen durch Autoritäten der Praxis, die doch einen Eindruck auf ihn hätten machen sollen. So hat schon in der Londoner Sitzung vom 16. November 1908 der ihm wohlbekannte Generaldirektor einer der großen englischen Eisenbahngesellschaften, der London and North Eastern, Sir George S. Gibb, gesagt, die volle Einheit der Verwaltung in einem englischen Staatsbahnsystem werde eine Ersparnis herbeiführen an der Stelle der gegenwärtigen Kostenvergeudung, die aus der Zersplitterung des Eisenbahnnetzes folgt. Acworth aber bezeichnet eine solche Ansicht als „leeren Mondschein". Ob ihm dabei die Ansicht von Gibb gegenwärtig ist, weiß man nicht. Und doch hat Gibb gerade diesen Punkt als einen hauptsächlichen betont, der zugunsten der Verstaatlichung spricht.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:35 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

II.

Der zweite englische Referent ist W. Tetley Stephenson. Wir erfahren nicht, welchem Berufe er angehört. Ich möchte aber aus dem Tone seiner Äußerungen entnehmen, daß er durchaus ein Praktiker ist, und zwar in die Kreise der Eisenbahnverwaltungen gehört. Er redet nicht mit der geübten Lebendigkeit von Acworth und soll wohl als schlichter Praktiker dessen „theoretische" Autorität ergänzen. Er geht übrigens von dem Punkte aus, der für Acworth nun seit mehreren Jahren, wie wir gesehen haben, der entscheidende ist — von der immer stärker gewordenen Macht der Koalition unter den englischen Eisenbahngesellschaften. Diese Bewegung scheine solche Gewalt erhalten zu haben, daß auf die Fortdauer der Konkurrenz, als Regulator in irgend einer Gestalt, kein Vertrauen mehr gesetzt werden darf. Ob Konkurrenz anderer Transportmittel etwa in Frage kommen könne, das sei unmöglich zu sagen. Wie gering in der Tat solche Aussichten sind — das möchten wir bemerken — haben die neuesten Experimente und Untersuchungen über die Kanäle Englands gezeigt, von denen im „Archiv für Eisenbahnwesen" berichtet worden ist (Jahrgang 1911, 355—365. Vgl. Jahrgang 1910, 1295—97; Jahrgang 1902, 519 ff.; Jahrgang 1903, 249 ff.).

Mr. Stephenson ist aber bedächtiger angesichts der Alternative der Verstaatlichung. Er verlangt als Voraussetzung derselben eine gründliche wissenschaftliche Untersuchung. Aus dem gegenwärtigen Zustande schildert er die wachsenden Lasten, die dem Eisenbahnkapital zugemutet werden, sei es durch die Staatsaufsicht, sei es durch die sozialpolitischen Wandlungen. So die sehr kostbaren Vorrichtungen für die Sicherheit des Betriebes zugunsten des Publikums und des Eisenbahnpersonals. Dann die Abkürzungen der Arbeitszeit teils unter dem Drucke der Bediensteten, teils unter dem Einflusse der Staatsregierung. Die letztere habe nicht direkt unternommen, die Arbeitslöhne und Arbeitsbedingungen von sich aus festzusetzen. Aber es kann nicht wohl bezweifelt werden, daß sie das getan haben würde, wenn die beiden Parteien bei den Kämpfen der Jahre 1907 und 1911 sich nicht geeinigt hätten, geeinigt unter starkem Drucke der Regierung. Durch die also entstandenen Vereinbarungen haben die Eisenbahnverwaltungen das Recht auf Festsetzung der Arbeitsstunden, der Löhne und der sonstigen Bedingungen preisgegeben. Leute ohne finanzielle Verantwortlichkeit für das Resultat werden in Zukunft die Dauer und den Lohn der Arbeit bestimmen. Auf Andringen der Regierung haben die Eisenbahnverwaltungen die Verfügung über einen großen Teil ihrer laufenden Ausgaben preisgegeben, um sie Leuten zu überlassen, die wenig oder nichts vom Eisenbahnbetriebe verstehen. Es ist sehr fraglich, ob das Eisenbahngewerbe in einer hinreichend

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:35 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

rentablen Lage bleiben werde, um den Ansprüchen des Geschäftslebens zu genügen.

Der Referent berührt weiterhin die alte große Frage der Tarifkontrolle, der die Staatsaufsicht nicht gewachsen sei. Und er faßt seine Ansicht dahin zusammen, daß die wachsende Staatskontrolle die Eisenbahnverwaltungen derjenigen Macht beraubt, die zur angemessenen Wahrnehmung der Anforderungen des Verkehrs und der Interessen des Eisenbahnkapitals gehört. Das treibt zur Verstaatlichung. Nicht weil die Nation es wünscht oder vorteilhaft erachtet. Auch nicht, weil angemessene Staatskontrolle unmöglich ist.

Dieser Schluß befindet sich in einigem Widerspruch zu dem Ausgangspunkte. Wie denn das ganze Referat an Klarheit zu wünschen läßt, mehr als das voraufgehende.

Hieran schließt sich eine geschichtliche Skizze über das Verhältnis des englischen Parlaments zu den Eisenbahnen, in dem Referate des dritten englischen Redners, Edward Cleveland-Stevens (Parliament and the Railways), auch wohl eines Praktikers, aber mit anderer Tendenz als die beiden voraufgehenden Referenten. Er will die unklare, planlose, hin und her schwankende Haltung des Parlaments zu den Eisenbahnen zeigen, wie sie von Anfang bis zuletzt gewesen ist. Dadurch, daß — trotz mancher Reformversuche in der Richtung ständiger Fachbehörden — der Schwerpunkt der Eisenbahnkonzession und der Eisenbahnpolitik unabänderlich in den Händen der Parlamentsausschüsse lag, blieb es jedem einzelnen Ausschusse überlassen, ob er sich für das Prinzip der Konkurrenz entscheiden oder ob er das Gegenteil ins Auge fassen wollte, ob er für die Sicherstellung der öffentlichen Interessen auf die Konkurrenz der Eisenbahnen vertrauen wollte oder aus Mangel an diesem Vertrauen durch staatliche Vorsichtsmaßregeln der Koalition begegnen.

Daraus folgert er die Lehre, daß, wenn jetzt die Verstaatlichung der Eisenbahnen so unvermeidlich ist, wie Mr. Acworth meint, der Staat die Gefahr erkennen sollte, die darin liegt, daß er durch das Parlament wirksam werden könnte und daß er zu dem Zwecke ein Eisenbahnamt einzurichten habe, das völlig unabhängig ist von dem Parlament. Allerdings zeigt, wie wir wissen, gerade die Geschichte der englischen Eisenbahngesetzgebung, daß eine Reihe derartiger Versuche für kleinere Zwecke gescheitert ist.

Inzwischen ist Mr. Cleveland-Stevens nicht ganz davon überzeugt, daß die Konkurrenz gerichtet ist. Von jeher, sagt er, seit dem Jahre 1839, da die erste wichtige parlamentarische Untersuchung über die Eisenbahnpolitik veranstaltet wurde, haben alle die verschiedenen Ausschüsse ihrem Glauben Ausdruck gegeben, daß die Konkurrenz am Rande des Todes

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:35 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

stehe. Wenn sie endlich heute wirklich versagt, so sind es nicht die Eisenbahngesellschaften, sondern die Beschlüsse des Parlaments, die daran Schuld tragen. Wenn die Tarifgesetzgebung wieder aufgehoben würde, so könnte man noch immer finden, daß die Eisenbahngesellschaften den Willen zur Konkurrenz haben — nicht mit der heillosen Zügellosigkeit früherer Tage, sondern mit Urteil und Mässigung. „Konkurrenz irgend einer Art ist keine ideale Lösung, aber sie mag der Erwägung wert sein als Alternative der Ausdehnung parlamentarischer Kontrolle."

III.

Kongresse, wie der uns hier beschäftigende, leiden ihrer Natur nach an manchen Gebrechen. Diese verstehen wir, wenn wir sie mit den Fachmännerversammlungen der heutigen Naturwissenschaft und Medizin vergleichen. Hier wird meist von fest umgrenzten Streitpunkten geredet in einem gleichviel wie zahlreichen und dennoch engeren Kreise, für den gewisse Methoden der Forschung und der Beweisführung die gegebenen sind. Hier kann kein anderer mit hineinreden. Es fehlt auch für solche anderen der Reiz dazu, weil die Fragen zu beschränkt, das allgemeine Interesse daran zu entfernt ist. Nur an gewissen Grenzpunkten ragt ausnahmsweise einmal ein politisches Interesse herein, wenn Akte der Gesetzgebung in Frage kommen oder gar des Parteiwesens. Regelmäßig ist das, zum Glücke der Debatten, nicht der Fall. Und wenn gar die Chirurgen, die Gynäkologen, die Ophthalmologen ihre Kongresse halten, so mag an diesem oder jenem Stück das Publikum zuhörend teilnehmen. Aber ein Hineinreden ist ausgeschlossen.

Ganz anders bei den Kongressen, die das öffentliche Leben in seinen verschiedenen Teilen zum Gegenstande haben. Es trifft nicht allein diejenigen Partieen, die wirtschaftlichen Charakter haben. Es trifft in gleichem Grade alles andere, was zum Staatswesen gehört, wie zumal die juristischen Gebiete. Die Kontroversen über Ja und Nein der Todesstrafe, über die Verfassung der Gerichtshöfe, zumal der Strafgerichtshöfe, über die Gestaltung des Wahlrechts für die Volksvertretungen und ähnliches mehr zeigen die Wissenschaft ebenso sehr mit leeren Händen an zwingenden Beweisen der Wahrheit, wie die Streitfragen über Freihandel und Schutzzoll oder über Privatbahnen und Staatsbahnen. Nur die heiße Luft der wirtschaftlichen Interessen und der darauf gestützten politischen Parteigegensätze ist es, die eine objektive Erörterung ökonomischer Probleme so viel schwieriger macht, die den Einfluß irrationeller Momente auf die Sachlichkeit der Debatten verstärkt. Es hat übrigens von außen und von innen her, gerade in den letzten Jahren, an Vorwürfen nicht gefehlt, welche diese Unvollkom-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:34 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

menheiten gerügt haben, meist freigebiger mit Worten als mit Fingerzeigen auf die Möglichkeit einer Abhilfe.

Trotz alledem darf gesagt werden, daß es für Kongresse, die sich mit volkswirtschaftlichen Gegenständen befassen, für ihre Vorbereitung, für die Auswahl der Referenten, für die Art und den Umfang der Diskussion eine Gradverschiedenheit gibt. Die letzthin bei uns hart angegriffenen Verhandlungen des Vereins für Sozialpolitik sind gewiß nicht das höchste, was in diesen Beziehungen an sich hätte geleistet werden können; aber sie bilden in jeder Hinsicht, wenn man sie mit diesem englischen „Kongresse" über die Staatsbahnfrage vergleicht, einen wohltuenden Kontrast. Mit drei solchen Referenten, wie den eben vorgeführten englischen, hat sich kaum jemals eine Tagung des Vereins für Sozialpolitik begnügt. Ein derartiger Mangel an teilnehmendem Hintergrund und teilnehmender Diskussion ist hier wohl niemals zu finden gewesen. Immer hat das Leben einer größeren Zahl von wissenschaftlich geschulten Mänern darin pulsiert. Auch hier sind es glücklicherweise nicht alles Professoren gewesen. Aber die Nichtgelehrten waren dann eben danach, daß sie sich sehen lassen konnten.

Der Grund des Kontrastes liegt tiefer. Es ist an dieser Stelle nicht der Ort, davon zu reden. Nur die Bemerkung sei erlaubt, daß in den Vereinigten Staaten die Dinge wesentlich anders aussehen, daß hier — neben den sonstigen Formen des äußeren Auftretens — die jährlich wiederkehrenden Versammlungen der American Economic Association eben jene Vorzüge bekunden, die wir in England vermissen.

Es weht uns eine andere Luft an aus dem Referate des deutschen Redners, Prof. Hermann Schumacher (Bonn). Aber der Modus der Ergänzung der heimischen Referenten ist kennzeichnend. Gewiß ist die Ergänzung erfreulich. Doch sie ist, als Teil des Ganzen, sozusagen ohne inneren Zusammenhang mit diesem. Es wird das eine Referat neben das andere gestellt, etwa in der Art, wie in den bekannten Blaubüchern über Gegenstände der Reform auf das englische Material ein Appendix mit ausländischen Gutachten folgt. Mag jeder zusehen, wie er diese in Zusammenhang bringt mit dem Hauptteil und untereinander.

Daß der deutsche oder einer der anderen ausländischen Referenten auf die Referate der Engländer eingeht, ist von vornherein durch die Tatsache ausgeschlossen, daß ihre Arbeiten ohne Kenntnis der englischen Referate abgefaßt sind. Eine Diskussion könnte die Bedeutung haben, dem abzuhelfen. Dazu würde neben anderem die Gemeinschaft in dem Verständnis der englischen Sprache gehören — eine Zumutung, die nicht leicht zu befriedigen ist.

Dafür mag nun der Leser zusehen, wie er den hier fehlenden Zusammenhang herstellt. Jeder der vier ausländischen Referenten berichtet über das

Generated on 2019-07-31 15:34 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Eisenbahnsystem seines Vaterlandes. Aus diesen Darstellungen hat der Leser zu entnehmen, was etwa zu brauchen ist für die Kritik, Ergänzung, Widerlegung, Bestätigung der englischen Referate. Wenn nur diese englischen Referate nicht so beschaffen wären, daß sie sich spröde zeigen gegen ein solches Hineinverarbeiten. Im übrigen — nicht eine Laune des Zufalls, sondern aus guten Gründen — der Hauptteil umfaßt ein Viertel des kleinen Bandes, der Appendix drei Viertel davon.

Schumachers Darlegung über „die Verstaatlichung der preußischen Eisenbahnen, ihre Ursachen und Folgen" mutet uns nicht nur durch ihren logischen Aufbau im Sinne jenes Kontrastes an. Sie ist auch inhaltlich uns so vertraut, daß am wenigsten in diesem „Archiv" Anlaß ist, davon etwas wiederzugeben. Ich möchte nur einen Punkt herausheben, der in den letzten Jahren in den Streit gezogen worden ist, ohne ernsthafte Beweise. Ich habe ihn in dem früheren Aufsatze (Archiv 1909, 333) bereits berührt. Ich erwähne hier die dahingehörige Äußerung Schumachers: „Nicht ein einziger Satz aus den Debatten über die Verstaatlichung der Eisenbahnen kann angeführt werden, der irgend eine Absicht bekundet, die Eisenbahnen zu einem Mittel der Staatseinnahmen zu machen .... Man darf sogar sagen, daß die Verstaatlichung nicht nur nicht aus finanziellen Ursachen unternommen ist, sondern vielmehr trotz der finanziellen Einwände, die dagegen erhoben wurden."

Die dann wider Erwarten eingetretenen großen Überschüsse des Staatsbahnsystems erklärt er mit den mancherlei bekannten Gründen. Bei dem einleuchtendsten von allen, nämlich der aus der Einheitlichkeit der Verwaltung entspringenden Ersparnis, erinnert er an das Wort eines Mitgliedes der Opposition im Abgeordnetenhause, Berger, der diese Aussicht als eine „leere Phrase" bezeichnete. So wie Mr. Acworth jetzt das Gleiche als „leeren Mondschein" bezeichnet.

Er enthält sich planmäßig jeder Vergleichung oder gar einer auf die Gründe gehenden Vergleichung mit anderen Ländern. Ganz verschieden von Acworth, der immer im allgemeinen bleibt und nur etwa den Unterschied zwischen „demokratischen" und „autokratischen" Staaten betont. Nicht mit solchen Allgemeinheiten, nicht mit solchen allgemeinen Unterscheidungen kommt man weiter. Es kommt darauf an, auf das einzelne Staatswesen einzugehen und dessen Gründe für bestimmte Folgen zu suchen. Es ist nicht autokratisch, Überschüsse zu erzielen, es ist nicht demokratisch, Verlust an dem Betriebe der Staatsbahnen zu erleiden, wie Acworth meint. In der Autokratie (um dieses Wort des demokratischen Jargons zu brauchen) kann man eben sowohl Verluste erleiden, wie man in der Demokratie Überschüsse erzielen kann. Nicht die Verfassungsformen, sondern die ökonomischen und finanziellen Umstände geben den Ausschlag. Der geringe

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:34 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

finanzielle Erfolg der schweizerischen Bundesbahnen läßt sich durch die Analogie der kleineren deutschen Staatsbahnsysteme in genügender Weise erklären aus dem Mangel an Zentralisation zu einer größeren Einheit, verglichen mit einem Grade zureichender Zentralisation in dem preußischen Staatsbahnsystem. Die ganz andersartigen ökonomischen Unterlagen und Zwecke des russischen Staatsbahnsystems, verglichen mit Deutschland, England, der Schweiz, Frankreich usw. haben so ungünstige finanzielle Ergebnisse zur Folge, wie sie in einer Demokratie nur irgend gedacht werden könnten, aber aus dieser keineswegs mit Notwendigkeit folgen.

Bei unseren preußischen Eisenbahnüberschüssen ist es nicht die Verfassungsform, sondern es ist der Zusammenhang des Staatshaushaltes, der diesen Glücksgewinn festgehalten hat. Ohne demokratische Änderungen der preußischen Verfassung, ganz auf dem staatsrechtlichen Boden des Bestehenden, könnte man (oder hätte man können) die Eisenbahnüberschüsse an die Verkehrsinteressenten durch ermäßigte Tarifsätze herauszahlen, statt sie für die allgemeine Staatsverwaltung zu verbrauchen. Daß man es nicht getan hat, daß weder die Staatsverwaltung noch die Volksvertretung so etwas gewollt hat, liegt einfach darin begründet, daß der Andrang des wachsenden Staatsbedarfs im letzten Menschenalter kein besseres Finanzmittel zu finden wußte, das ihn befriedigen konnte. Hätte sich aber eine (mehr oder weniger demokratische) Volksvertretung gefunden, die geneigt gewesen wäre, unsere Personalsteuern zu verdoppeln, so würde wahrscheinlich unsere Staatsbahnverwaltung nichts dagegen eingewendet haben, die Überschüsse dafür preiszugeben. Oder vielmehr die Finanzverwaltung würde sie dazu in den Stand gesetzt haben. Wenn so etwas in Zukunft sich noch ereignen sollte (es ist nicht wahrscheinlich), so würde die preußische Staatsverwaltung gerade so „autokratisch“ und so „bureaukratisch“ bleiben können, wie sie ist, und sie würde sich gleichwohl den Luxus gestatten dürfen, kaum die Zinsen des Eisenbahnkapitals aufzubringen.

IV.

Der folgende Referent ist Pierre Leroy-Beaulieu, Mitglied der französischen Deputiertenkammer. Er berichtet über die Staatsbahnen Frankreichs und er gibt vielleicht ein Beweisstück für diejenigen, welche mit den Worten der italienischen Untersuchungskommission vom Jahre 1885 behaupten, daß die Staatsbahnen, zum mindesten in einem demokratischen Staatswesen, die Politik korrumpieren, und die Politik die Eisenbahnen korrumpiert.

Der Mißerfolg des französischen Staatsbahnnetzes seit 1880 habe den Eifer der Anhänger des Staatsbahnsystems nicht abgekühlt. Diese behaup-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:34 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

teten vielmehr, so sagt P. Leroy Beaulieu, der Fehler läge in der Kleinheit des Umfanges, in der ungünstigen Lage, der Kleinheit des Verkehrs, der mangelhaften Verbindung mit Paris. Darum wurde der Ankauf eines großen Netzes angestrebt und durchgesetzt in dem Staatserwerb der Westbahn (durch Annahme in der Kammer 1906, im Senat 1908, durch Übernahme des Betriebes 1. Januar 1909). Im Gegensatz zu den sonst günstigen Resultaten des alten Privatbahnsystems mit Staatsgarantie war die Westbahn immer zuschußbedürftig gewesen. Man meinte daher, daß der Staat finanziell besser fahren würde, wenn er statt der wachsenden Last der jährlichen Zuschüsse, für deren Deckung der Wert des dazu bestimmten Betriebskapitals zuletzt nicht ausreichen möchte, dies Bahnnetz in die eigene Hand nähme.

Was war nun das Ergebnis dieser Reform? Im letzten Jahre des Privatbetriebes zahlte der Staat einen Zuschuß von 27 Millionen Franken. Im Jahre 1911 hatte der Staat ein Defizit von 77 Millionen (nach der berichtigten Feststellung des Berichtes der Budgetkommission). Das ist, mit dem Durchschnitt der letzten zehn Jahre des Privatbetriebes verglichen, 62 Millionen mehr als der damals gezahlte jährliche Staatszuschuß auf Grund der Zinsgarantie. Die Einnahmen sind mäßig gewachsen (1905—1908: 20 Millionen jährlich; 1909—1911: 13 Millionen). Aber die Ausgaben sind außerordentlich gestiegen, und zwar vier Fünftel davon kommen auf die Löhne und Gehälter. Auf die Vergrößerung der Anzahl der Bediensteten (5280 im Jahre 1911) kommen 11,7 Millionen Franken, auf die Erhöhung der Löhne und Gehälter 31,9 Millionen.

Der Einfluß von politischer Gönnerschaft (die Angaben entnimmt der Referent den amtlichen Berichten der Kammer) ist darin zu erkennen, daß am 31. Dezember 1908, am letzten Tage des Privatbahnbetriebes, in der Zentralverwaltung sich 1526 Angestellte befanden, dagegen im Jahre 1911: 2587 (laut Antwort des Ministers der öffentlichen Arbeiten auf die Anfrage eines Deputierten). Eine wahre „Plethora von Beamten", die infolge von Protektion in ihre Stellen gebracht worden sind. So äußert sich der parlamentarische Bericht. Das Übermaß an Arbeitern zeigt sich aber in allen Zweigen der Verwaltung an niederen und höheren. An hochbezahlten Beamten gibt es 96, die mehr als 10 000 Fr. erhalten, während bei einer benachbarten Privatbahngesellschaft von ähnlicher Größe mit viel höheren Einnahmen es nur 33 mit solchen Gehalten gibt.

Der neue Aufwand von 32 Millionen Franken möchte vielleicht kein großer Fehler sein, wenn diese Steigerung nicht in ganz zusammenhangloser und ungleicher Weise stattgefunden hätte. Die Unzufriedenheit der Leute ist deshalb nur um so größer geworden. Der Direktor und alle Abteilungschefs wechseln je nach dem Belieben der Minister, während in

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:34 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

den Privatbahnverwaltungen das höhere Personal für lange Dauer und in den gleichen Funktionen festgehalten wird.

Doch es sind keineswegs diese Mängel allein. Die Klagen über die Leistungen der ganzen Staatsbahnverwaltung sind verbreitet. Eine Tagesordnung, die am 24. November 1911 im Senate einstimmige Annahme fand, beginnt mit den Worten: „Der beklagenswerte Zustand des Staatsbahnsystems, die Unsicherheit und Unregelmäßigkeit seines Betriebes."

Die Erfahrung, die wir gemacht haben, besitzt wenigstens einen Vorzug, sagt P. Leroy Beaulieu. Sie hat eine lebhafte Reaktion nicht bloß gegen die Verstaatlichung der Eisenbahnen, sondern gegen alle Ausdehnung der Staatsbetriebe hervorgerufen. Dies scheint mir ein glückliches Resultat und ich hoffe, daß diese Reaktion sich behaupten wird und daß nicht nur wir, sondern auch unsere Nachbarn von der Lehre dieser Tatsachen Nutzen ziehen mögen.

Daß eine demokratische Nachbarin Frankreichs andere Erfahrungen mit ihrem System der Bundesbahnen gemacht hat und anders darüber denkt, das habe ich bereits in meinem früheren Aufsatze hervorgehoben. Es wäre zu wünschen, daß dieses reizvolle und fruchtbare Thema eine eingehendere Erörterung finden möchte [1]). Ein Schweizer hätte auf dem Londoner Kongreß darüber referieren sollen.

V.

Zu den „autokratischen" Staaten gehört das Königreich Belgien doch wohl nicht. Seine Erfahrungen mit dem Staatsbahnsystem sind gleichwohl andere als die der französischen Republik. Es war schon zur Zeit der ersten Eisenbahndebatten im englischen Parlament, daß sein Beispiel von den Anhängern des Staatsbahnsystems angerufen wurde. Das Referat, das uns jetzt vorliegt, von Professor Ernest Mahaim (Lüttich) bestätigt aus der Geschichte von mehr als 70 Jahren diese Erfolge. Die parlamentarischen Debatten von 1834 zeigen den klaren Willen, die Eisenbahnen von vornherein in die Hände des Staats zu nehmen, wegen der Herrschaft über die Tarifsätze und deren Anpassung an die Bedürfnisse des Verkehrs, im Hinblick auf die drei Nachbarstaaten, zumal in der Rivalität mit Holland. Man dürfe, heißt es in dem Bericht für das Haus der Abgeordneten, solch ein Unternehmen nicht der Willkür und der Gewinnsucht privater Interessen preisgeben. Es gehörte ein großer Mut zu diesem Ex-

---

[1]) Vgl. Archiv 1909, 325 ff. Dazu Placid Weissenbach, der Abschluß der Verstaatlichung der Hauptbahnen und zehn Jahre Staatsbetrieb in der Schweiz. Archiv für Eisenbahnwesen, Jahrgang 1912, 815 ff., 1127 ff.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:35 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

periment. Denn es gab noch keine Eisenbahnlinien auf dem Festlande, und vollends war es das erste Mal, daß eine Staatsverwaltung sich selber das zutraute. Man beschränkte das Staatsbahnsystem allerdings zunächst auf die Hauptbahnen und gab für die Zweiglinien seit 1845 Konzessionen an Privatgesellschaften, zumal an englische. So ging es bis 1870. Dann erkannte man die Notwendigkeit der Verstaatlichung. Die wachsende Koalition, die Konkurrenz gegen die Staatsbahn, die Gefahr des Ankaufs durch eine ausländische Gesellschaft trieb dazu an. Gegenwärtig gibt es nur noch 387 km Privatbahnen neben 4709 km Staatsbahnen. So oft die Regierung den Ankauf vorgeschlagen hat, ist die öffentliche Meinung immer auf ihrer Seite gewesen. Trotz mancher Kritik, die sich hier und da gegen die Staatsbahnverwaltung gerichtet hat, darf man wohl sagen, daß niemand in Belgien geneigt wäre, zu dem früheren Zustande zurückzukehren. Der gegenwärtige Finanzminister sagte letzthin im Parlament unter der Zustimmung aller Parteien: „Niemand kann heutzutage daran denken, den Staat der Verwaltung der Eisenbahnen zu berauben und sie privaten Gesellschaften anzuvertrauen". Und der Premierminister bestätigte diese Worte, indem er sagte: „Das würde eine Revolution heraufbeschwören" (Sitzung 14. Dezember 1911).

Aus den Einzelheiten der Verwaltung sei hervorgehoben, daß eine scheinbare Ähnlichkeit der belgischen Staatsbahnen mit den französischen zu entdecken ist. Aber nur eine scheinbare Ähnlichkeit. Es ist die größere Zahl der Eisenbahnbediensteten, verglichen mit denPrivatbahngesellschaften. In Belgien kommen 15,1 auf das Kilometer gegen 12,91 bei der französischen Nordbahngesellschaft.

Dieser Unterschied erklärt sich jedoch durch die größere Zahl der Stationen und der Züge, sowie durch die geringere Länge der Fahrten, auch durch die größeren Arbeitspausen, Sonntagsruhe u. dgl. mehr. Die Meinung, daß der in Frankreich allgemein bemerkte Grund — das Günstlingswesen — auch in Belgien mitwirken sollte, wird als ganz irrtümlich bezeichnet. „Alle diejenigen, welche die belgische Eisenbahnverwaltung kennen, müssen bestätigen, daß sogar der Minister selber nicht imstande wäre, Beamte nach seiner Willkür zu befördern. Alles Aufrücken oder Einrücken in offene Stellen geschieht durch offene Mitwerbung, abgesehen von den höheren Stufen. Es ist notorisch, daß, obwohl das gegenwärtige Ministerium, das 27 Jahre im Besitze der Gewalt ist, sehr wohl sich auf den Gebrauch des politischen Einflusses versteht, doch die Mehrheit der Eisenbahnbediensteten der (sozialistischen) Arbeiterpartei angehört."

Es mag ferner erwähnt werden, daß der Reinertrag (1909) der belgischen Staatsbahnen 3,32 % war und daß der Eisenbahnminister (1908) den Marktwert auf 2 638 Millionen Franken veranschlagte, d. h.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:37 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

147 Millionen höher als das darin steckende Kapital. In warmen Worten schließt der Referent: der wahre Wert ist unendlich höher, als mit solchen Mitteln ihn zu schätzen möglich ist. Man dürfe sagen, daß von allem Anfang das belgische Eisenbahnsystem niemals aufgehört hat, ein wunderbares Stück der nationalen Blüte zu sein, und das es immer die Aufgabe erfüllt hat, die seine Begründer ihm angewiesen haben.

VI.

Über das Eisenbahnwesen der Vereinigten Staaten von Amerika ist von der autoritativen Stimme des Herrn Herausgebers in diesem Archiv so viel und so Erschöpfendes gesagt worden, daß es erübrigt, auf das Referat des „Kongresses" einzugehen. Nur der Vollständigkeit halber möge hier mit einigen Worten desselben Erwähnung getan werden.

Professor Ernest Ritson-Dewsnup (Universität von Illinois) findet sich auf eine dritte Art mit seiner Aufgabe ab. Die Engländer haben ihre Ansichten über ein mögliches englisches Staatsbahnsystem an der Stelle des bestehenden englischen Systems geäußert. Die Referenten für Deutschland, Frankreich, Belgien stellen die bestehende Staatsbahnverwaltung ihres Vaterlandes dar. Dewsnup dagegen zeigt, was der Staat oder vielmehr der Bundesstaat der Vereinigten Staaten für das System der Privatbahngesellschaften geleistet hat und gegenwärtig leistet. Er knüpft für das ganze Eisenbahnproblem seines Vaterlandes an die Verhandlungen der American Economic Association an, die im Dezember 1910 in ihrer Jahresversammlung stattfanden. Selber nur ein Reflex der ansehnlichen wissenschaftlichen Literatur, die Amerika für dieses Gebiet wie für andere Gebiete der Volkswirtschaft neuerdings hervorgebracht hat. Jeder Jahrgang, ja gelegentlich jedes Heft ihrer Fachzeitschriften bringt die Zeugnisse des Bestrebens, die Fragen des praktischen Lebens mit wissenschaftlichen Gedanken zu durchdringen und den Reformen vorzuarbeiten.

Im Mittelpunkte dessen, was das Staatswesen der Union im letzten Menschenalter für die Eisenbahnpolitik geleistet hat, steht die Interstate Commerce Commission. Sie wurde im Jahre 1887 eingesetzt, nachdem einzelne Staaten (Massachusetts 1869, Illinois 1871) in engerem Kreise für gleiche Zwecke zu wirken versucht hatten. Es war die in jedem Privatbahnsystem hervortretende, daher auch in England längst (1854, 1873) gesetzgeberisch behandelte Aufgabe, die Gleichheit der Behandlung aller Verkehrsinteressenten sicherzustellen, unangemessene Unterscheidungen und Bevorzugungen zu verhindern. Eine Aufgabe, die auf Andringen der Kommission erweitert wurde (1905, 1910) auf das Recht, angemessene Maximalsätze vorzuschreiben. Daran schlossen sich allmählich neue Kompetenzen: so

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:37 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

für Durchsetzung von Maßregeln der Betriebssicherheit, von Vorschriften für die Arbeitszeit des Betriebspersonals.

Das Selbstvertrauen der Behörde ist mit den Jahren und mit der Erweiterung ihrer Wirksamkeit gewachsen. Zuletzt ist eine Eifersucht wider die gerichtliche Appellinstanz entstanden und ein Kampf zwischen beiden Behörden. „Es sind einige Anzeichen dafür vorhanden, daß die Tarifkontrolle der Kommission zu jener Starrheit der Gedanken neigt, die der gemeinsame Zug aller Bureaukratie ist".

Die Bedeutung der Interstate Commerce Commission beruht darauf, daß ein großer Teil des Eisenbahnverkehrs der Vereinigten Staaten sich über mehr als einen einzelnen Staat ausdehnt. Im übrigen sind auch die Regierungen der einzelnen Staaten sehr tätig. Im letzten Jahrzehnt haben sie mit einem wahren Feuereifer Gesetze gemacht. In den wenigen Jahren 1902—1908 wurden nicht weniger als 15 staatliche Kommissionen neu eingerichtet oder gänzlich neu gestaltet. Davon erhielten 13 die Vollmacht, Tarifsätze festzustellen. Der Zug der Zeit ist auch darin erkennbar, daß einzelne Staaten die Kompetenz ihrer Eisenbahnkommissionen auf andere Zwecke des gemeinen Nutzens ausdehnten. So zumal New York und Wisconsin. Die Eisenbahnmaterien, die ihrer Sphäre überwiesen wurden, sind immer mehr erweitert worden. In einzelnen Fällen liegt mehr als eine Vermutung vor, daß der energische Charakter der Staatsaufsicht einen hemmenden Einfluß auf die lokale Entwicklung der Eisenbahnen ausgeübt hat.

Und so stoßen wir auf den bekannten Punkt des Konflikts. Der Referent will nicht bestreiten die persönliche Tüchtigkeit der Mitglieder der Interstate Commerce Commission oder die Vornehmheit ihrer Ziele. Er erkennt es als unvermeidlich an, daß eine Körperschaft von so intelligenten und energischen Persönlichkeiten dahin gelangt, in der Ausdehnung ihrer Vollmachten das Heil für die ihnen anvertrauten Aufgaben zu sehen. Indessen, wenn sie auf diesem Wege dahin gelangt, tief in die Unternehmertätigkeit eines so großen und verwickelten Betriebes einzugreifen, ohne die finanzielle Verantwortlichkeit dafür zu tragen, so ist Gefahr für die ökonomischen Interessen des Gemeinwesens vorhanden.

Der Ausweg, der sich, wie wir gesehen haben, den Engländern (und selbst den widerwilligen Engländern) heutzutage aufdrängt — die Verstaatlichung der Eisenbahnen, um den Konflikt von notwendiger Staatsaufsicht und Privatinteresse der Eisenbahngesellschaften zu lösen, dieser Ausweg ist für die Vereinigten Staaten um so viel schwieriger, als die Verhältnisse in diesem ungeheueren Reiche größer, weitschichtiger, unreifer sind. Auch der Referent sagt: ich neige zu der Meinung, daß die Verstaatlichung der Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten nicht in unmittelbarer

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:37 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Aussicht ist. Das ist, am Maßstabe der Schwierigkeiten gemessen, vielleicht ein milder Ausdruck für die Hinneigung zu der großen Reform, die nur nicht in naher Zeit erwartet werden dürfe. Diese hängt so enge mit den eigentümlichen politischen und sozialen Machtverhältnissen des großen Gemeinwesens zusammen, daß eine Erörterung oder auch nur eine Wiedergabe der Erwägungen des Referenten an dieser Stelle billig unterbleiben darf. Um so mehr als aus dem Meere der Möglichkeiten und Schwierigkeiten kaum eine Lehre zu entnehmen ist für diejenigen Probleme, die viel einfacher und kleiner sind, so für das, was den Anlaß zu dem Londoner Kongreß gegeben hat.

Göttingen, 23. September 1912.

Generated on 2019-07-31 15:37 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Die österreichischen Staatsbahnen in den Jahren 1901—1910.

Die äußere und innere Entwicklung der österreichischen Staatsbahnen im letztabgelaufenen Jahrzehnt ist Gegenstand einer im k. k. Eisenbahnministerium bearbeiteten Druckschrift, die unlängst im Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei erschienen ist. Die Veröffentlichung, welche die verschiedenen Richtungen, nach denen die Entwicklung sich vollzogen hat, in einem übersichtlich zusammenfassenden Bericht und ihre Einzelheiten in 20 statistischen Beilagen behandelt, hat nicht verfehlt, bei ihrem Erscheinen die angelegentliche Beachtung der Fachkreise auf sich zu ziehen. Sie verdient diese um so mehr, als der in ihr behandelte Zeitraum eben die Jahre umfaßt, in denen die österreichische Verkehrspolitik durch die großen Staatsbahnbauten im Süden und die Verstaatlichung der Privatbahnen im Norden der Donau den entscheidenden Willen betätigte, zur Herrschaft des Staatsbahnprinzips auf dem gesamten Gebiete des Eisenbahnwesens höherer Ordnung überzugehen. Nicht minder tiefgreifend als die hierdurch bewirkte weitgehende Umgestaltung der Besitz- und Betriebsverhältnisse des Hauptbahnnetzes der Reichsratsländer sind die durch den Umgestaltungsprozeß notwendig gewordenen Änderungen in der Verwaltung der österreichischen Eisenbahnen und die mit diesen zusammenhängende Vereinheitlichung der Tarife im Gesamtgebiete des Staatsbetriebsnetzes mit Ausschluß der Lokalbahnen. Als Folgewirkung der Einführung der in manchen Beziehungen niedrigeren Staatsbahntarife und ihrer Durchrechnung über die neu verstaatlichten Privatbahnlinien sowie der umfangreichen Aufbesserungen der Personalbezüge ergab sich ungeachtet der in der ganzen Berichtsperiode anhaltenden Verkehrssteigerung in den ersten Jahren nach den großen Verstaatlichungen ein empfindlicher Rückgang des Betriebsüberschusses, welch letzterer erst am Schlusse des Jahrzehnts unter dem Einflusse einer mäßigen Tariferhöhung seine frühere Höhe wieder erreicht hat und nunmehr, wie die seither bekanntgewordenen Ergebnisse des Jahres 1911 dartun, in erfreulicher Zunahme begriffen ist.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:35 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Das Gesamtbild der verkehrspolitischen und wirtschaftlichen Entwicklung des österreichischen Staatsbahnwesens im letztabgelaufenen Jahrzehnt findet eine wertvolle Vervollständigung durch die eingehende Darlegung der technischen und administrativen Verbesserungen und Reformen, die innerhalb des obigen Zeitraums von der Staatsbahnverwaltung ausgeführt worden sind.

Die umfassende Investitionstätigkeit, die in Ausführung des mit dem Gesetze vom 6. Juni 1901 geschaffenen fünfjährigen Investitionsprogramms für die Staatsbahnen entwickelt und späterhin minder systematisch durch fallweise Kreditbewilligungen für den gleichen Zweck fortgesetzt wurde, hat hauptsächlich in der Vermehrung und Modernisierung des Fahrparks, in dem den dermaligen Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Um- oder Neubau zahlreicher Bahnhöfe, der Neuanlage von Ausweichen, Vorfahr- und Rangiergleisen, in der Verstärkung der Brücken und des Oberbaues, in der Sicherung der Bahnen gegen Unfälle, Betriebsstörungen und Elementarschäden ihre Wirkung geäußert und durch alle diese Vorsorgen in der Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Bahnnetzes reiche Früchte getragen. Allerdings mußte ein namhafter Teil des in den letzten Jahren bestrittenen Aufwandes zur Behebung der Rückständigkeit der neu verstaatlichten Privatbahnen herangezogen werden.

Hand in Hand mit den technischen Vorkehrungen gingen die Vorsorgen für die zeitgemäße, eine erhöhte Betriebssicherheit verbürgende Regelung der Dienstverhältnisse und für die Verbesserung der materiellen Lage des Bahnpersonals. Nach dem Vorbilde der auf den preußischen Staatsbahnen geltenden Einrichtungen wurde 1899 — 1901 mit der Regelung der Dienst- und Ruhezeiten des im ausübenden Bahndienste beschäftigten Personals eingesetzt und die Aktion zur Verbesserung der dienstlichen und materiellen Verhältnisse des Personals durch wiederholte Gehaltsregulierungen und Lohnaufbesserungen, Einführung der Zeitvorrückung und mannigfache sonstige im Interesse des Personals gelegene Vorsorgen unablässig mit einem von Jahr zu Jahr steigenden Kostenaufwande fortgeführt. Andererseits hat die Staatsbahnverwaltung und besonders das ihre oberste Leitung führende Eisenbahnministerium nicht unterlassen, der möglichsten Wirtschaftlichkeit in der Gebarung der Staatsbahnen das Augenmerk zuzuwenden. Durch Vereinfachung des Geschäftsganges, Entlastung der Zentralbehörde von zahlreichen Agenden, die den Staatsbahndirektionen zugewiesen wurden, Verminderung des Schreibwerks u. a. m. wurde eine Reihe von Verbesserungen durchgeführt, die dem allgemein geäußerten Wunsche nach einer rationell-ökonomischen und geschäftsmäßigen Verwaltung der Staatsbahnen entgegenkommen. Diese Vorgangsweise ermöglichte es, auch beim einstweiligen Fortbestande der

Generated on 2019-07-31 15:37 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

bisherigen Organisation vom Jahre 1896, in den für die Geschäftswelt und den Betriebserfolg ausschlaggebenden Verwaltungszweigen die Fortbildung der Einrichtungen ins Werk zu setzen und dadurch einer vornehmlich den praktischen Bedürfnissen zusagenden Reform der Staatsbahnverwaltung die Wege zu ebnen. Mit Recht nehmen daher die in dieser Hinsicht durchgeführten Verbesserungen und Erleichterungen in dem Inhalte des Berichtes einen breiten Raum ein. Aus der Fülle des in seinen einzelnen Abschnitten verarbeiteten Materials sollen im folgenden nur die wichtigsten charakteristischen Angaben hervorgehoben werden.

Die äußere Entwicklung des österreichischen Staatsbahnnetzes im Jahrzehnt 1901—1910 ist vorab durch die beiden markanten Ziffern gekennzeichnet, daß Ende 1900 von der Gesamtlänge der österreichischen Haupt- und Lokalbahnen 57,97 % und Ende 1910 83,26 % im Staatsbetriebe standen. Der Zuwachs des Staatsbetriebes beträgt bei dem von rund 11 141 km auf 18 762 km ausgedehnten staatlichen Bahnnetze [1]) an erworbenen Privatbahnen 4 740 km, an neu erbauten Staatsbahnlinien 627 km, sohin mit Berücksichtigung von Längenänderungen an Eigentums- (Bau-) Länge der Staatsbahnen 5 355 km, an in Eigenbetrieb übernommenen Staatsbahnen 30 km, an Privatbahnen im Staatsbetriebe für Rechnung des Staates 34 km, für Rechnung der Eigentümer (zumeist Lokalbahnen) 2232 km, im ganzen 7651 km = 68,97 %. Unter den vom Staate in den Jahren 1906 und 1908 erworbenen Privatbahnen stehen die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn mit 1309 km, die österreichischen Linien der Staatseisenbahngesellschaft mit 1363 km, die österreichische Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn mit 1212 km an erster Stelle.

„Durch die Einfügung der drei großen Schienennetze dieser Privatbahnen in den Organismus der Staatsbahnen hat die Staatsbahnverwaltung einen maßgebenden Einfluß auf das gesamte Verkehrsgebiet nördlich der Donau erlangt und konnte nunmehr im Wege einer einheitlichen Tarifregelung die Herstellung der formellen und materiellen Tarifeinheit zur Durchführung bringen. Das durch diese Verstaatlichungen erworbene Eigentum an allen an die Nordgrenze führenden Bahnwegen sicherte gleichzeitig auch eine entsprechende Tarifpolitik hinsichtlich des Triester Verkehrs und des über diesen Hafen sowie über die Nord- und Ostseehäfen und die Elbe sich bewegenden kombinierten Bahn- und Schiffsverkehrs." (S. 2 des Berichtes.)

Die übrigen während der Gegenstandsperiode durchgeführten Erwerbungen betreffen lediglich verhältnismäßig kleinere Privatbahnen, unter denen indes die böhmische Nordbahn mit 348 km wegen ihrer Lage im nordböhmischen Industriegebiete und ihrer mehrfachen Anschlüsse an

[1]) Einschließlich der Staatsbahnen im fremden Betriebe (1900: 46 km, 1910: 16 km).

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:35 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

die königl. sächsischen Staatsbahnen in verkehrspolitischer Hinsicht höhere Bedeutung besitzt. Von der durch Staatsbau neuer Linien bewirkten Vergrößerung des Staatsbahnnetzes kommen der Bedeutung nach zunächst die Bahnbauten in Betracht, deren Ausführung mit dem Gesetze vom 6. Juni 1901 angeordnet worden ist. Wie früher erwähnt, wurde mit diesem Gesetze zugleich ein umfassendes, auf 5 Jahre sich erstreckendes Investitionsprogramm für die damals bereits im Betriebe befindlichen Staatsbahnen geschaffen und für die Bereitstellung der Mittel zur Bestreitung des hierdurch erwachsenden Aufwandes vorgesorgt.

Die auf Grund des obigen Gesetzes vom Staate erbauten Bahnen von rund 500 km Gesamtlänge gelangten im Laufe der Jahre 1903 bis 1910 zur Betriebseröffnung. Unter den hiernach neu geschaffenen Bahnen kommt den Linien, die in ihrem Zusammenhange die sogenannte zweite Eisenbahnverbindung mit Triest darstellen, d. s. die Tauernbahn, die Karawanken-, Wocheiner und Görz-Triester Linie, sowohl wegen der bei ihrer Ausführung zu bewältigenden technischen Schwierigkeiten und des hiermit verbundenen Kostenaufwandes als auch namentlich zufolge ihrer hervorragenden verkehrspolitischen Bedeutung die größte Wichtigkeit zu. Die Bedeutung der neuen Alpenbahnen, deren Herstellung im eminenten Interesse des Handels und Verkehrs von Triest wie auch in dem der Alpenländer und Böhmens gelegen war und die durch den Bau der Pyhrnbahn eine wichtige Ergänzung erlangten, besteht ganz besonders in den durch diese Linien bewirkten Wegkürzungen, die eine verstärkte Heranziehung sowohl des inländischen als auch des ausländischen Transportverkehrs zur Folge hatten. Der die Entwicklung des Bahnnetzes behandelnde erste Abschnitt des Berichtes schließt mit folgenden bemerkenswerten Sätzen:

„Infolge der durchgeführten Eisenbahnverstaatlichungen sind nunmehr alle nach Norden, Westen und Osten des Reiches führenden großen Eisenbahnlinien in den Händen des Staates vereinigt; ebenso ist durch die Ausführung der letzten großen Eisenbahnbauten ein sehr beträchtlicher Teil des Verkehrs von Norden nach Süden zum Adriatischen Meere der staatlichen Machtsphäre einverleibt.

Die staatliche Eisenbahnverwaltung ist somit in die Lage gesetzt, durch eine einheitliche und zielbewußte Tarifpolitik der heimischen industriellen und landwirtschaftlichen Produktion und dem vaterländischen Handel die entsprechende Förderung zuteil werden zu lassen."

Der zweite Abschnitt des Berichtes behandelt die Organisation der Staatsbahnverwaltung. Diese hat im Berichtszeitraume keine wesentlichen Änderungen erfahren. Sie beruht noch immer auf dem Organisationsstatut vom 15. Januar 1896 und ist auf dem Zwei-Instanzen-System — dem Eisenbahnministerium als Zentralstelle für die oberste Leitung und Beaufsichtigung des gesamten Eisenbahnwesens, zugleich als oberste Leitung der Staatsbahnverwaltung mit einheitlichen Hilfsorganen für gewisse Ge-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:37 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

schäfte (Generalinspektion für die Bahnpolizei, Zentralwagendirigierungsamt, Tariferstellungs- und Abrechnungsbureau, vorübergehend auch Eisenbahnbaudirektion für den Bau neuer Staatsbahnlinien) und den Staatsbahndirektionen als Unterbehörden für die Führung der Verwaltung und des Betriebes in territorial abgegrenzten Bezirken (ursprünglich 11, vermehrt seit 1904 um die einer Direktion nahekommende Betriebsleitung in Czernowitz, seit 1907—1909 um die Direktionen der verstaatlichten Privatbahnen). Zu der 1908 in Angriff genommenen Reorganisation der Staatsbahnverwaltung sind bis jetzt umfangreiche Vorarbeiten ausgeführt. Ihrer Durchführung stehen jedoch schwerwiegende Bedenken politischer und finanzieller Natur im Wege, während eine Reihe von Einzelverfügungen zur Vereinfachung und Beschleunigung im Geschäftsgange der Staatsbahnverwaltung ergangen sind. So wurden zur Entlastung des Ministeriums zahlreiche Verwaltungsagenden an die Staatsbahndirektionen abgetreten („Maßnahmen zur Vereinfachung des Geschäftsganges bei den Dienststellen der Staatseisenbahnverwaltung", in Kraft gesetzt mit 1. August 1909), die periodisch zu erstattenden Eingaben usw. durch Hinausgabe eines neuen Eingabenrepertoriums eingeschränkt, unter Aufstellung einer neuen Gruppeneinteilung bei den Staatsbahndirektionen die Befugnisse der leitenden Direktionsorgane zur Verminderung der Approbations- und Revisionslast abgegrenzt, und am 1. Januar 1910 eine erheblich vereinfachte, auf völlig modernen Prinzipien aufgebaute Kanzleiordnung für die Staatsbahndirektionen sowie für die exekutiven Dienststellen in Wirksamkeit gesetzt.

Sehr ausführlich und instruktiv sind im dritten Abschnitte des Berichtes das Personal und die für dieses getroffenen sozialpolitischen Maßnahmen besprochen.

Die Anzahl der Angestellten (Beamte, Unterbeamte, Diener) ist von 45 324 auf 97 891, die der Arbeiter im Tagelohne von 48 041 auf 114 930, der Personalstand im ganzen mithin von 93 365 auf 212 821 (+ 128 %), für das Kilometer Betriebslänge von 8,22 auf 11,21 (+ 36,37 %), für 100 000 Nutzkilometer von 129,4 auf 140,2 (+ 8,36 %) gestiegen, dagegen für 100 000 Achskilometer von 3,9 auf 3,7 (— 4,76 %) gesunken.

Die Summe der Bezüge erhöhte sich bei den Angestellten von 81,897 Millionen Kronen auf 226,887 Mill. Kr., bei den Arbeitern von 30,212 Mill. Kr. auf 92,670 Mill. Kr., zusammen von 112,109 Mill. Kr. auf 319,558 Mill. Kr. (+ 185 %), für das Kilometer Betriebslänge von 9 875 Kr. auf 16 830 Kr. (+ 70,43 %), für 100 000 Nutzkilometer von 155 328 Kr. auf 209 595 Kr. (+ 34,94 %), für 100 000 Achskilometer von 4 687 Kr. auf 5 563 Kr. (+ 18,69 %).

Die sehr bedeutende Steigerung der Personalkosten findet ihre Erklärung in den Maßnahmen, mit denen die Verwaltung unausgesetzt für die

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:37 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Verbesserung der materiellen und sozialen Lage des Personals vorzusorgen bemüht war. Von diesen Maßnahmen wurde bereits im Eingange dieser Besprechung die 1901 durchgeführte Regelung der Dienst- und Ruhezeiten hervorgehoben, die nach Angabe der Denkschrift eine Jahresmehrbelastung von mehr als 15 Mill. Kr. zur Folge hatte. Außerdem bewegten sich die Aktionen der Staatsbahnverwaltung in der doppelten Richtung der Verbesserung der ständigen Bezüge der Angestellten und in der Verbesserung oder Neueinführung von Nebenbezügen. Hierfür bildete schon vor Beginn der Berichtsperiode die Gehaltsregulierung vom Jahre 1900 den Ausgangspunkt, von dem aus sodann die Verbesserungen seit 1905 nahezu jedes Jahr mit ganz erheblichen Mitteln fortschreitend zur Durchführung gebracht wurden, wozu in jüngster Zeit (bei den Unterbeamten und Dienern seit 1905) noch die automatische Vorrückung hinzutrat. Infolge aller dieser Aufbesserungen hat sich seit 1899 das Anfangsgehalt eines Beamten von 1000 Kr. auf 1600 Kr., das Quartiergeld (Wohnungsgeldzuschuß) von 600 Kr. auf 720 Kr. erhöht und ist den Beamten im mittleren Eisenbahndienste statt des vordem regelmäßigen Endgehalts der VIII. Dienstklasse von 3 200 Kr. + 1 000 Kr. Quartiergeld nunmehr das Aufsteigen in die höchste Gehaltsstufe der VII. Dienstklasse mit 4 400 Kr. Gehalt + 1 380 Kr. Quartiergeld gewährleistet. Auch bei den Unterbeamten und Dienern haben sich die Jahresbezüge um 200 bis 1 000 Kr. erhöht.

Die Vermehrung der normierten Stellenzahl (bei den älteren Staatsbahnen 1911 gegen 1901 500 Beamte, 8 000 Unterbeamte und über 11 000 Diener), die z. T. mit dem 1899 eingeführten Fahren in Raumdistanz zusammenhängt, verbesserte die Vorrückungsverhältnisse und ermöglichte die Stabilisierung von Arbeitern in weiterem Umfange.

Die im Berichte einzeln angeführten Verbesserungen einschließlich der Neueinführung von Nebenbezügen der Angestellten haben im Zeitpunkte ihrer Aktivierung einen Mehraufwand von rund 15 Mill. Kr. erheischt. Die Lohnaufbesserungen der Arbeiter machten auf den älteren Staatsbahnlinien ungefähr den Betrag von 6 Mill. Kr. aus. Die als persönliche Ausgaben des Staatsbahnbetriebes verrechneten Personalbezüge sind im Jahrzehnt 1901—1910 von 108 Mill. Kr. auf 299 Mill. Kr., mithin um 191 Mill. Kr. gestiegen. Scheidet man hiervon die Personalkosten der neuverstaatlichten Bahnen mit 125 Mill. Kr. aus, so verbleibt für die älteren Staatsbahnen ein Mehraufwand von 66 Mill. Kr., der vorwiegend der Verbesserung der materiellen Lage des Personals zugute kam.

Die dem Personal zugewendete Fürsorge der Verwaltung betätigte sich ferner durch die stetige Fortbildung und Ausgestaltung der W o h l f a h r t s e i n r i c h t u n g e n. Hierzu gehören die Kranken- und Unfallversicherung, deren erstere die auf Grund des Gesetzes vom 30. März 1888

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:37 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

errichtete Krankenkasse mit Leistungen bewirkt, die das gesetzliche Ausmaß weit übersteigen, wogegen für letztere durch die Teilnahme der Staatsbahnen an der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen nach Maßgabe der Gesetze vom 28. Dezember 1887, vom 20. Juli 1894 und vom 12. Juli 1902 vorgesorgt ist. Die für die Invaliden- und Altersversorgung des Personals sowie für die Versorgung der Hinterbliebenen bestehenden Wohlfahrtseinrichtungen (Pensions- und Provisionsfonds) erfuhren in der Berichtsperiode mehrfache Statutenänderungen zugunsten der Teilnehmer. Der Zuschuß der Staatsbahnverwaltung zur Deckung der mit den erhöhten Leistungen verbundenen Gebarungsausfälle stieg von 1,782 Mill. Kr. im Jahre 1901 auf 17,214 Mill. Kr. im Jahre 1910 und beträgt zuzüglich der normalen statutenmäßigen Beiträge durchschnittlich 62 % und bei den älteren Versorgungsfonds allein 70 % der Gesamtkosten der Institute.

Dem Bereiche der Wohlfahrtseinrichtungen gehören ferner an die Wohnungsfürsorge (Bau von Wohnhäusern aus Fondsmitteln, wofür Ende 1910 20,319 Mill. Kr. verausgabt waren und für 1910—1913 weitere 10,410 Millionen Kronen veranschlagt sind, Baudarlehen aus Fondsmitteln für Baugenossenschaften, 1901—1910 im Betrage von 2,040 Mill. Kr.), die Fürsorge für billige Beschaffung von Lebensbedürfnissen (Lebensmittelmagazine, Abgabe von Brennstoff aus Bahnvorräten), die fortlaufenden Gnadengaben (1901: 0,327 Mill. Kr., 1910: 2,060 Mill. Kr., 1901—1910: 7,815 Mill. Kr., einmalige Unterstützungen 0,522 Mill. Kr.), die mannigfachen Fürsorgen für Unterricht und Erziehung der Kinder von Bahnbediensteten (Bahnhofschulen, Schulfondsverein für Söhne, Kaiserjubiläumsverein für Töchter), der Weihnachtsbescherungs- und Ferienkolonieverein, mehrere Stiftungen für Bedienstete und deren Hinterbliebene, die Spar- und Vorschußkasse.

Die Ausgestaltung des Sanitätsdienstes, der 1901 von 575, 1910 von 1099 Bahnärzten besorgt wurde, die teils vertragsmäßig gegen Honorar angestellt, teils zu Beamten ernannt sind, erforderte 1901 0,593 Mill. Kr., 1910 1,392 Mill. Kr.

Der vierte Abschnitt des Berichtes behandelt das Anlagekapital und die Investitionen. Das Anlagekapital der Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Privatbahnen belief sich im Jahre 1901 auf 2 673,212 Mill. Kr., 1910 auf 5 578,984 Mill. Kr., hat sich demnach um 2 905,772 Mill. Kr. oder 108,70 %, mithin auf mehr als das Doppelte erhöht. An dem Zuwachs nehmen teil die Baukosten neuer Linien mit 343,781 Mill. Kr., die Kosten der Erwerbung von Privatbahnen mit 2 006,524 Mill. Kr., die Investitionen mit 555,467 Mill. Kr. Von letzteren kommen auf Vermehrung und Ergänzung des Fahrparkes 235,702 Mill. Kr.,

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:37 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

auf Erweiterung der Stationen 133,843 Mill. Kr., auf Bau zweiter, dritter und vierter Gleise 59,054 Mill. Kr., auf Ergänzungsbauten am Unterbau 16,047 Mill. Kr., am Oberbau 29,130 Mill. Kr., am Hochbau 10,378 Mill. Kr., auf Erhöhung der Leistungsfähigkeit einzelner Linien und Anlagen zur Sicherung des Zugverkehrs, Industriegleise u. dgl. 27,886 Mill. Kr., auf Beschaffung von Hilfsmaschinen, Werkzeugen und maschinellen Einrichtungen von Werkstätten und Heizhäusern sowie Umgestaltung von Fahrbetriebsmitteln 12,672 Mill. Kr. Der Rest des Investitionsaufwandes verteilt sich auf Vermehrung des Inventarbestandes, Verbesserung der Speisewässer, elektrische Anlagen und Verschiedenes. Der Fahrpark allein hat 40,06 % des Investitionsaufwandes der Berichtsperiode beansprucht, die Stationserweiterungen 22,75 %.

An Fahrbetriebsmitteln wurden 1 362 Lokomotiven, 1 126 Tender, 2 304 Personenwagen, 1 244 Dienstwagen, 18 609 Güterwagen neu angeschafft.

Von den Stationsbauten sind besonders die Bahnhofneubauten in Triest, Salzburg, Prag, Pilsen, Budweis und Lemberg hervorzuheben, woselbst überall neue, ausgedehnte, den modernen Anforderungen entsprechende, im Hochbau der Aufnahmegebäude sowie in deren innerer Ausstattung künstlerisch ausgestaltete Bahnhofanlagen zur Ausführung gelangten. Erwähnung verdienen ferner die im Zuge der verstaatlichten Kaiser-Ferdinands-Nordbahn hergestellten großartigen Rangierbahnhöfe und Abrollanlagen Straßhof und Oderberg Außenbahnhof. Von den im Jahrzehnt 1901—1910 ausgeführten Doppelgleisanlagen — insgesamt 386 km mit einem Kostenaufwande von rund 59 Mill. Kr. — sind als die bedeutendsten hier zu nennen die in den Bahnstrecken Absdorf—Gmünd 122 km, Attnang—Salzburg 70 km, Beneschau—Nusle 42 km, Smichow—Zditz 43 km, Horaždowitz—Nepomuk 24 km, Bischofshofen—Schwarzach 13 km, St. Michael —Unzmarkt 56 km. Ein drittes und viertes Gleis kam in der Wiener Lokalstrecke Hütteldorf—Purkersdorf der Westbahn mit 6 km Länge zur Ausführung.

Unter den Ergänzungsarbeiten am Unterbau ist nebst zahlreichen infolge der Verordnung vom 28. August 1904 ausgeführten Brückenverstärkungen der Neubau der Donaubrücke bei Tulln, der Traisenbrücke bei St. Pölten und der Moldaubrücke der Prager Verbindungsbahn namhaft zu machen.

Beim Oberbau erforderte die Steigerung der Zugzahl, des Achsdrucks und der Fahrgeschwindigkeit, die bei dem Oberbau mit 35,5 Kilogramm Schienengewicht auf das Meter[1]) für 14,5 t Achsdruck bis zu 90 Stunden

[1]) Im Bericht S. 22 versehentlich „Kilogramm-Meter".

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:37 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Kilometern [1]) und bei dem seit 1903 eingeführten schwereren Oberbau mit 45 Kilogramm Schienengewicht f. d. Meter für 16 t Achsdruck bis zu 120 Stunden-Kilometern erhöht wurde, eine Erneuerung der durchlaufenden Hauptgleise auf 2 586 km Länge mit dem erstgenannten und auf 874 km Länge mit dem an zweiter Stelle genannten verstärkten Oberbausystem.

Von den Maßnahmen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit einzelner Linien kommen nebst mehrfachen Ausführungen in Galizien und Schlesien namentlich der Umbau der Kremstalbahn Linz—Obermicheldorf in eine Hauptbahn zweiten Ranges und die Umgestaltung der ganzen Linie Linz—Selztal für den Schnellzugverkehr, die bei mehreren Linien ausgeführte Vergrößerung der Nutzlänge der Stationen, die Einschaltung von Betriebsausweichen und die Herstellung von Vorfahr- und Kreuzungsgleisen in Betracht. Hierher gehören auch die zahlreichen mit der Benutzbarkeit der Bahnen für militärische Zwecke zusammenhängenden Herstellungen.

Zur Sicherung des Zugverkehrs wurden neben den Stationserweiterungen in 196 Stationen Anlagen zur zentralen Bedienung und Sicherung von Weichen hergestellt, auf rund 887 km Länge die Streckenblockierung durchgeführt, zahlreiche Stationen mit Vorsignalen versehen, in manchen Strecken Wächtertelephone eingerichtet und rund 1 500 km neue Telegraphenlinien geschaffen. Von elektrischen Anlagen sind bemerkenswert die in einer Reihe wichtigerer Stationen errichteten neuen elektrischen Zentralen und die Einführung der elektrischen Beleuchtung in zahlreichen Bahnhöfen.

Den technischen Neuerungen und Versuchen wurde von der Staatsbahnverwaltung ein ausgedehntes Betätigungsgebiet eingeräumt. Die Denkschrift hebt besonders die Verbesserung der Oberbaukonstruktionen hervor, die nunmehr den im Deutschen Reiche und den übrigen Nachbarstaaten eingeführten in keiner Hinsicht nachstehen (S. 24).

„Auf dem Gebiete des Eisenbahnhochbaues wurde der Grundsatz eingeführt und zum Teil auch schon zur Durchführung gebracht, die Bauten tunlich an die heimischen Bauformen und an die Landschaft anzupassen“ (S. 25). An erster Stelle wäre hier wohl der Hochbauten an den Alpenbahnen zu gedenken, deren allgemein anerkannte Schönheit und Zweckmäßigkeit das Geschick und den Geschmack ihrer Erbauer, des allzufrüh dahingeschiedenen Baudirektors Carl Wurmb und seiner trefflichen Mitarbeiter, fortdauernd in Erinnerung bringen. Die Normalpläne für Wächterhäuser, Unterkunfts- und Übernachtungsräume des Fahrpersonals, Lokomotivschuppen und Wasserstationsgebäude wurden den derzeitigen Anforderungen und Fortschritten gemäß umgearbeitet. Die schon früher erwähnte Brücken-

[1]) Der Bericht S. 22 sagt: „Kilometer-Stunden“ (vgl. Anm. 1 S. 1440).

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:37 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

verordnung vom Jahre 1904 gab Anlaß zur Aufstellung neuer Normalpläne für eiserne Brückentragwerke und zur Einführung von Betoneisentragwerken mit durchlaufendem Schotterbett wie auch zu einer Reihe weiterer, dem technischen Fortschritt dienender Normalien und Vorschriften, bei denen auch die Zugförderungsanlagen und Werkstätten sowie die hygienischen Vorsorgen für das dabei beschäftigte Personal ausgiebige Berücksichtigung fanden. Besonderes Interesse verdienen die Einrichtungen zur Einführung der Feuerung mit flüssigem Brennstoff, wozu die 1903 bis 1909 verdreifachte Rohölproduktion im galizischen Petroleumgebiete von Boryslaw-Tustanowice den Anstoß gab. Die Staatsbahnverwaltung sicherte sich Ende 1908 den Bezug von 1 065 000 t Rohöl, um es nach entsprechender Behandlung in Jahresmengen von 225 000 t der Verwendung zuzuführen, und errichtete eine große Entbenzinisierungsanstalt für jährlich 300 000 t mit dem Kostenaufwande von 5,4 Mill. Kr. sowie 35 über das ganze nordöstliche Netz verteilte Ausrüstestationen mit 250 bis 1 000 cbm Fassungsraum. Zum Transport des Heizöls nach diesen Stationen wurden 212 dreiachsige Zisternenwagen angeschafft und 800 Lokomotiven in den eigenen Werkstätten für die neue Feuerungsart eingerichtet. „Vollkommene Rauchlosigkeit und gute Anpassungsfähigkeit an die Traktionsbedürfnisse haben seither der Feuerung mit flüssigem Brennstoff auch auf den südlichen tunnelreichen Alpenbahnen Eingang verschafft“ (S. 30).

Bekannt und berühmt sind die Verbesserungen, die bei den österreichischen Staatsbahnen unter der Leitung des Ministerialrats Gölsdorf an der Konstruktion der Lokomotiven ausgeführt worden sind. Seine Lokomotivtypen (Schnellzugmaschinen mit drei gekuppelten Achsen in drei verschiedenen, dem Verwendungszwecke entsprechenden Typen, Güterzugmaschinen mit 5 gekuppelten Achsen, mit einfacher seitlicher Verschiebbarkeit einzelner Achsen zur zwanglosen Fahrt in Krümmungen, später auch mit 4 Zylindern ausgestattet) haben bei den meisten Bahnen des Kontinents Eingang gefunden. Dampftrockner und seit 1908 Überhitzung des Dampfes gelangen allgemein zur Anwendung. Von Personenwagen wurden zumeist 4 achsige, bequem ausgestattete Wagen, für den Lokalverkehr 2 achsige Mittelgangswagen mit 8,00 m Radstand angeschafft, für den internen Schnellzugverkehr 2 achsige Seitengangwagen mit 9,4 m Radstand und besonderer Abfederung versuchsweise gebaut. Bei den neu angeschafften Güterwagen wurde das Ladegewicht auf 15 t, bei einer neuen Type Kohlenwagen, wovon schon mehrere tausend Stück in Verwendung stehen, auf 20 t erhöht. Elektrische Traktion besteht im Staatsbetriebe auf 3 normalspurigen Lokalbahnen mit 53 km Gesamtlänge und auf einer schmalspurigen Lokalbahn mit 60 km Baulänge sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr, wobei Gleichstrom bei 750—800

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:37 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

und 2×750 Volt Fahrdrahtspannung zur Verwendung gelangt. Auf der Wiener Stadtbahn wurden mehrfache Versuche mit elektrisch angetriebenen Motorwagen und Lokomotiven angestellt. Eine eigene Abteilung der Baudirektion war mit umfassenden Studien im gesamten Alpengebiete der Staatsbahnen über den Energie- und Leistungsbedarf sowie über die für den Bahnbetrieb geeigneten Wasserkräfte beschäftigt. Für einzelne Linien wurden auch Projektgrundlagen vorbereitet.

Im Beleuchtungswesen wurde eine Normalisierung der Beleuchtungsausmaße für die verschiedenen Dienstzwecke des Bahnbetriebes durchgeführt und insbesondere die Lichtausbeute durch gassparende Glühlichtbrenner und Gasdruckregler erhöht.

Beim Fahrpark wurden vom 1. April 1909 an alle für den Wagenumlauf bestehenden Beschränkungen aufgehoben und es ist die vollständig freizügige Verwendung aller staatlichen Güterwagen angeordnet. Der Stand der Fahrbetriebsmittel des staatlichen Betriebsnetzes umfaßte an Lokomotiven im Jahre 1901 2 686 (für das Kilometer Betriebslänge 0,233), im Jahre 1910 5 764 (für das Kilometer 0,301); die Zahl der Tender stieg von 2 153 auf 4 495, die der Personenwagen von 6 031 (für das Kilometer 0,523) auf 11 069 (für das Kilometer 0,578), die der Güterwagen von 48 583 (für das Kilometer 4,216) auf 115 065 (für das Kilometer 6 010). Die Beschaffungskosten (1901: 409,735 Mill. Kr., 1910: 989,770 Mill. Kr.) weisen eine kilometrische Zunahme um 15 964 Kr.= 44,67 % auf, die indes gleich der Fahrparkvermehrung auch mit der Einbeziehung der verkehrsreichen alten Privatbahnen zusammenhängt. Ungeachtet der umfangreichen Neubeschaffungen leiden die österreichischen Staatsbahnen infolge der Übernahme des Fahrparks der Privatbahnen an einer großen Zahl alter minderwertiger Fahrbetriebsmittel, indem 27,6 % ihrer Wagen die Normalaltersgrenze von 35 Jahren überschritten haben. Die Unzulänglichkeit dieser, den Reparaturstand belastenden Wagen ist eine Quelle jährlich wiederkehrender Betriebserschwernisse.

Die in den letzten Jahren eingetretene allgemeine Verkehrssteigerung mit zeitweise sprunghaftem Anschwellen der Transporte verschärfte die Hemmnisse, die der schon für normale Verhältnisse unzureichende Fahrpark mit sich brachte.

„Die Regenerierung des Fahrparks der Staatsbahnen erscheint somit als eine unabweisliche Notwendigkeit“ (S. 34).

Die Leistungen der Fahrbetriebsmittel weisen, der gewaltigen Ausdehnung des Staatsbetriebsnetzes entsprechend, eine sehr beträchtliche Steigerung auf. Es erhöhte sich in Millionen die Anzahl der Zugkilometer von 65,5 auf 144,8 (+ 121,07 %), die der Lokomotivkilometer von 102,0 auf 230,4 (+ 125,88 %), die der Bruttotonnenkilometer von

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:37 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

14 810,6 auf 39 039,8 (+ 163,59 %), die der Achskilometer von 2 392,0 auf 5 744,2 (+ 140,14 %). Dies entspricht, auf das Kilometer Betriebslänge berechnet, für obige Verkehrsleistungen einer Zunahme um 32,80, 35,73, 58,40 und 44,31 %.

Der Brennmaterialverbrauch der Lokomotiven (1901: 30,7, 1910: 33,3 kg reduzierter Normalkohle für das Zugkilometer) läßt im allgemeinen eine steigende Tendenz erkennen, die jedoch durch die größere Leistungsfähigkeit der Lokomotiven und die gesteigerte Zugbelastung ausgeglichen wird. Die Kosten des Brennstoffverbrauchs betrugen im Jahre 1910 nahezu 48 Mill. Kr. (für die Tonne 9,92 Kr. gegen 9,07 Kr. im Jahre 1901).

Die im siebenten Abschnitte der Denkschrift behandelten Verkehrsergebnisse weisen sowohl eine infolge der Ausdehnung des Netzes eingetretene absolute als auch eine durch die zunehmende Verkehrsintensität verursachte relative Steigerung auf.

Die Zahl der beförderten Personen wuchs von 88,735 Millionen auf 188,802 Mill. (+ 112,77 %), für das Kilometer von 7 777 auf 9 944 (+ 27,86 %), die Zahl der beförderten Gütertonnen von 37,353 auf 84,949 (+ 127,43 %), für das Kilometer von 3 273 auf 4 474 (+ 36,69 %). Von den beförderten Personen benutzten im Jahre 1901 92,88 %, 1910 94,97 % die III. Wagenklasse. Die Benutzung der Schnellzüge hob sich von 2,57 auf 5,26 %. Der von einer Tonne Gut durchschnittlich zurückgelegte Weg verlängerte sich von 110 auf 129 km. Die Unfallstatistik weist im Jahre 1901 676, 1910 2 153 verunglückte Personen, darunter 116 und 371 Reisende, aus. Von diesen verunglückten auf eine Million Personenkilometer 0,04 und 0,06, vom Bahnpersonal überhaupt 428 und 1 412 Bedienstete, auf eine Million Zugkilometer 6,53 und 9,75.

In dem Berichte sind sodann die tarifarischen Maßnahmen besprochen, die die Gestaltung des Verkehrs wesentlich beeinflußten, wie insbesondere die auf dem Gebiete der Personen- und Gütertarife durchgeführten Reformen.

Die Personen- und Gepäcktarife erfuhren in ihren Grundlagen von 1895 bis Ende 1909 nur die Änderung, daß vom Jahre 1906 an die Fahrpreise infolge Einführung der Fahrkartensteuer um 12 % erhöht wurden. Hiernach erhöhten sich die kilometrischen Einheitssätze bei Entfernungen von 1 bis 150 km in den 3 Wagenklassen von 2,50 h auf 2,80 h, von 4,50 h auf 5,04 h, von 7,50 h auf 8,40 h und dementsprechend auch in den weiteren Entfernungen, deren Einheitssätze bei solchen über 600 km bis auf 1,60 h (mit Steuer 1,792 h), 3,60 h (mit Steuer 4,032 h), 6,60 h (mit Steuer 7,392 h) abfielen. Auch der Schnellzugszuschlag von 1,00, 2,00 und 3,00 h erfuhr damals eine Erhöhung auf 1,12, 2,24 und 3,36 h. Am 1. Januar 1910 trat angesichts der fortgesetzten Steigerung der Personal-

Generated on 2019-07-31 15:37 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

kosten und Materialpreise eine Erhöhung des Personentarifs ein, dessen kilometrische Einheitssätze einschließlich der Fahrkartensteuer bei geänderter Zoneneinteilung nunmehr in der ersten, auf 1 bis 400 km ausgedehnten Staffel 3,5 h, 5,5 h, 9 h, in der zweiten Staffel von 401 bis 600 km 3,0 h, 5,0 h, 8,5 h, und in der dritten Staffel über 600 km 2,0 h, 4,0 h, 7,5 h betragen. Als Schnellzugzuschlag werden für das Kilometer 1,12 h, 1,76 h, 2,88 h erhoben. Eine Milderung erfuhr die Tariferhöhung durch Einführung der kilometrischen Berechnung bis 50 km und Wegfall der großen 25 und 50 km umfassenden Zonen bei den neu verstaatlichten Linien sowie Durchrechnung des Tarifs innerhalb des ganzen Netzes.

Von den Maßnahmen betreffs der Gütertarife, auf welche die namhafte Vergrößerung des Netzes durch die neu eröffneten Staatsbahnlinien und die Verstaatlichung der großen Privatbahnen von Einfluß war, ist neben der Neuordnung der Tarifverbände vor allem die Einführung des neuen Lokalgütertarifs vom 1. Januar 1910 hervorzuheben, der unter mäßiger Erhöhung der Tarifgrundlagen und der Manipulationsgebühr bei Auflassung der Stationsgebühr die volle Tarifeinheit innerhalb des ganzen Staatsbahnnetzes mit Durchrechnung über sämtliche Linien geschaffen hat.

Von ganz besonderem Interesse sind die im achten Abschnitt des Berichts dargelegten finanziellen Ergebnisse des Jahrzehnts 1901 bis 1910. Die Gesamteinnahmen stiegen von 267,706 Mill. Kr. auf 754,603 Millionen Kronen (+ 181,88 %), wobei naturgemäß die Erweiterung des Netzes durch verkehrsreiche alte Bahnen ausschlaggebend mitwirkte. Die kilometrischen Transporteinnahmen hoben sich indes schon vor der Verstaatlichung im Zeitraum 1901 bis 1906 von 28 584 Kr. auf 32 296 Kr.; sie stiegen nach Einbeziehung der ertragreichen Kaiser-Ferdinands-Nordbahn auf 40 694 Kr. und nach der der Linien der Staatseisenbahngesellschaft und des Nordwestbahnsystems auf 48 452 Kr., mithin im ganzen um 69,51 %. Andererseits wuchsen die ordentlichen Gesamtausgaben von 214,490 Mill. Kr. auf 572,437 Mill. Kr. an (für das Kilometer Betriebslänge von 18 798 Kr. auf 30 148 Kr. = + 60,38 %). Hier äußert sich besonders die finanzielle Wirkung der erhöhten Personalkosten, die — wie bereits früher bemerkt — kilometrisch um rund 70 % gestiegen sind. Der Betriebskoeffizient ist, nach den ordentlichen Gesamteinnahmen und Gesamtausgaben berechnet, von 80,03 % nach vorübergehendem Ansteigen (1909: 83,03 %) auf 75,91 % gesunken; rechnet man aber das Verhältnis der ordentlichen und der auf den Betriebsüberschuß wirkenden außerordentlichen Ausgaben und Einnahmen, so ergeben sich die Verhältniszahlen von 80,94, 87,48 (1909), 79,60 %.

Der Betriebsüberschuß erhöhte sich von 51,091 Mill. Kr. im Jahre 1901 auf 154,065 Mill. Kr. im Jahre 1910, kilometrisch von 6 057 Kr.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:37 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

auf 11 015 Kr. (+ 45,01 %). Die steigende Tendenz wurde in den Jahren 1908 und 1909 — den Übergangsjahren der neu verstaatlichten Bahnnetze aus dem Privat- in den Staatsbetrieb — durch Rückgänge unterbrochen.

Die Verzinsung des Anlagekapitals der Staatsbahnen und der vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen durch den Betriebsüberschuß schwankte in der Berichtsperiode zwischen 1,65 % (1909) und 3,01 % (1907). Im Jahre 1910 betrug sie 2,76 %.

Aus der Gegenüberstellung des Betriebsüberschusses zu dem jährlichen Erfordernis für Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals ergibt sich die dem Staate durch die Staatsbahnen erwachsende jährliche Belastung, d. i. der rechnungsmäßige Staatszuschuß. Dieser stellt sich für 1901 auf 64,392 Mill. Kr., für 1910 auf 95,357 Mill. Kr. (+ 48,09 %) und erreichte im Jahre 1909 das Höchstausmaß von 114,7 Mill. Kr. Obwohl dem Staatszuschusse die von den Staatsbahnen bezahlten Staatssteuern (1901: 4,4 Mill. Kr., 1910: 12,9 Mill. Kr.) sowie das Erträgnis der Fahrkartensteuer (1910: 19,4 Mill. Kr.) gegenüberzustellen sind, um die der Staatszuschuß sich eigentlich verringert, und in diesem auch namhafte Beträge für Kapitalstilgung (1901: 8,1 Mill. Kr., 1910: 36,7 Mill. Kr.) enthalten sind, die die spätere Entlastung des Staatsbahnbesitzes vorbereiten, so hat doch das schwankende finanzielle Ergebnis der Staatsbahnen in den beiden ersten Jahren der großen Verstaatlichung die öffentliche Stimmung sehr empfindlich zu ungunsten des Staatsbahnbetriebes beeinflußt.

Es ist daher unbeschadet der Würdigung der indirekten Rentabilität und der volkswirtschaftlichen Vorteile, die der Staatbahnbetrieb gewährt, von allen Freunden des Staatsbahnprinzips auf das wärmste zu begrüßen, daß auch die direkt finanziellen, auf die Staatshaushaltgebarung einwirkenden Betriebsergebnisse der Staatsbahnen sich am Schlusse der Gegenstandperiode gebessert haben, und daß diese Besserung, wie die seither bekanntgewordenen, nachstehend beigefügten Ziffern des Jahres 1911 erkennen lassen, stetig und namhaft fortschreitet.

Nach dem anfangs August d. J. veröffentlichten Berichte über die Ergebnisse der Staatseisenbahnverwaltung im Jahre 1911 haben die vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen (Ende 1911 13 979 km, wogegen die Gesamtlänge des Staatsbetriebsnetzes einschließlich 5 220 km auf Rechnung der Eigentümer betriebener Bahnen 19 199 km umfaßte) an ordentlichen Einnahmen 806,557 Mill. Kr. (gegen 1910 + 6,96 %) erzielt, denen ordentliche Ausgaben im Betrage von 590,515 Millionen Kronen (gegen 1910 + 3,16 %) gegenüberstehen. Mit Berücksichtigung der auf den Betriebsüberschuß wirkenden außerordentlichen Einnahmen und Ausgaben ergibt sich für 1911 ein Betriebsüberschuß von 186,521 Mill. Kr. (für das Kilometer Betriebslänge 13 338 Kr.) gegen

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:37 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

154,065 Mill. Kr. (für das Kilometer 11 015 Kr.) im Vorjahre. Die Besserung des finanziellen Betriebsergebnisses zeigt sich auch in dem Rückgange des Betriebskoeffizienten von 79,60 % im Jahre 1910 auf 76,91 % im Jahre 1911.

Der Betriebsüberschuß verzinste im Jahre 1911 das auf 5 657,839 Millionen Kronen bezifferte Anlagekapital mit 3,30 % (gegen 2,76 % im Vorjahre). Der rechnungsmäßige Staatszuschuß zu den Kapitalslasten ist hierdurch von 95,357 Mill. Kr. auf 57,936 Mill. Kr. zurückgegangen, wovon jedoch noch die bezahlten Staatssteuern mit 13,091 Mill. Kr. und der auf 20,342 Mill. Kr. zu schätzende Ertrag der Fahrkartensteuer zur Ermittlung der Netto-Jahresbelastung in Abzug zu bringen sind, so daß der wirkliche Staatszuschuß mit rund 24,5 Mill. Kr. anzunehmen ist. Diesem Nettozuschusse ist indes aus dem oben erörterten Gesichtspunkte die in das Jahreserfordernis der Kapitalslasten einbezogene Kapitalstilgung gegenüberzustellen, die im Jahre 1910 35,665 Mill. Kr. ausgemacht hat. Aus den im vorstehenden angeführten Ziffern erhellt die sehr beachtenswerte Tatsache, daß die österreichischen Staatsbahnen nahe daran sind, ihre Kapitalslasten aus den eigenen Betriebsüberschüssen zu bestreiten und Gebarungsüberschüsse für den Staatshaushalt zu liefern. Es bedarf keiner weiteren Erörterung, um die Wichtigkeit dieses nicht zum wenigsten der rastlosen Arbeit der Verwaltung, nunmehr unter der zielbewußten Leitung des k. k. Eisenbahnministers Dr. Freiherrn von Forster, zu verdankenden Erfolges für die Würdigung und Befestigung des Staatsbahnsystems in Österreich zu erkennen.

Die im neunten Abschnitte des Berichtes behandelten Betriebsergebnisse der vom Staate für Rechnung der Eigentümer betriebenen Bahnen geben dankenswerte Aufschlüsse über diese vielumstrittene Spezialität des österreichischen Eisenbahnwesens. Sie zählt zu den meistverbreiteten Mitteln der Förderung des Lokalbahnwesens und hat in dieser Richtung unzweifelhaft namhafte Erfolge erzielt, die allerdings mit gewissen Opfern der Staatsbahnverwaltung erkauft werden mußten. Die Nachweise reichen vom Jahre 1901 nur bis zum Jahre 1909. Bis dahin war die Zahl der in Betracht kommenden Bahnen (zumeist Lokalbahnen) von 69 auf 113, ihre Betriebslänge von 2 976 km auf 4 596 km gestiegen (+ 1 620 km = 54,44 %). Zuzüglich der mitverstaatlichten und im Jahre 1910 hinzugekommenen Bahnen dieser Art erreichte ihre Anzahl Ende 1910 die Summe von 122 Bahnen mit rund 5 000 km Betriebslänge. Von 1901 bis 1909 erhöhten sich die Gesamteinnahmen dieser Bahnen von 17,325 Mill. Kr. auf 37,463 Mill. Kr. (für das Betriebskilometer von 5 822 Kr. auf 8 151 Kr.), die Gesamtausgaben von 12,683 Mill. Kr. auf 28,094 Mill. Kr. (für das Kilometer von 4 262 Kr. auf 6 113 Kr.), der Betriebs-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:37 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

reinertrag von 4,642 Mill. Kr. auf 9,461 Mill. Kr. (für das Kilometer von 1 560 Kr. auf 2 059 Kr.). Ungünstig ist die Steigerung des Betriebskoeffizienten von 73,20 auf 74,99 %. Das verwendete Anlagekapital wurde durch den Betriebsreinertrag im Jahre 1901 mit 1,43 %, im Jahre 1909 mit 1,64 % verzinst. In diesen beiden Jahren wurde die Staatsgarantie mit 3,345 Mill.Kr. und 6,352 Mill. Kr., die Landesgarantie mit 2,033 Mill. Kr. und 4,563 Mill. Kr. in Anspruch genommen. Unter Hinzurechnung dieser, eine steigende Tendenz aufweisenden Zuschüsse wurde eine durchschnittliche Verzinsung der Prioritätsaktien mit 3,48 bis 4,19 % erreicht, die der Stammaktien schwankte zwischen 0,48 und 1,87 %.

Den Schluß des Berichtes bildet der als zehnter Abschnitt aufgenommene Vergleich der Hauptergebnisse der österreichischen mit den ungarischen, preußisch-hessischen und bayerischen Staatsbahnen in den Jahren 1901 und 1909. Die gänzliche Verschiedenartigkeit der hierfür maßgebenden Verhältnisse schmälert den Wert einer solchen Vergleichung, zumal mit den deutschen Bahnen. Bodengestaltung, Bevölkerungsgruppierung, wirtschaftliche Entwicklung, Verkehrsintensität, finanzielle Vorgeschichte, Betriebsverhältnisse beider Bahngebiete weichen zu sehr von einander ab. Daß die für den Eisenbahnbetrieb ungünstigen Verhältnisse besonders im Jahre 1909 auch auf die außerösterreichischen Staatsbahnen ihre Wirkung übten, wodurch trotz bedeutenden Anwachsens der Einnahmen die Betriebsüberschüsse infolge des Anschwellens der Ausgaben hinter der Verkehrszunahme zurückblieben, ist aus der gegebenen Zusammenstellung deutlich zu ersehen, übrigens längst allbekannt. So zeigt sich beispielsweise beim preußischen Staatsbetriebe, die Ergebnisse des Jahres 1909 denen des Jahres 1901 entgegengehalten, eine der Ausdehnung des Betriebsnetzes um 19 % ungefähr parallele Zunahme des Betriebsüberschusses um 22 %, obgleich die Gesamteinnahmen um 50 %, daneben aber allerdings die Gesamtausgaben um 68 % gestiegen waren. Auf das Kilometer Betriebslänge aufgeteilt, sinkt die Zunahme des Betriebsüberschusses auf 3 %. Die Entwicklung des österreichischen Staatsbetriebes, wobei im J. 1909 die drei letztverstaatlichten Bahnen noch nicht mitwirkten und der Längenzuwachs daher nur 39 % betrug, zeigen bei einer Steigerung der Einnahmen um 105 % und der Ausgaben um 122 % eine Zunahme des Betriebsüberschusses um 35 % (für das Kilometer 2 %). Am übelsten schneiden bei dem Vergleich die ungarischen Staatsbahnen ab, bei denen trotz 18 % Längenzuwachses und 56 % Einnahmensteigerung infolge der Ausgabenerhöhung um 95 % der Betriebsüberschuß im Jahre 1909 sogar eine Abnahme um 18 % gegen 1901 aufwies, die sich für das Kilometer auf 24 % vergrößert. Allzugroße Bedeutung wird übrigens aus den schon angeführten Gründen dem am Schlusse des Berichtes (S. 48) vorgenommenen

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:37 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Vergleiche nicht beizumessen sein. Er gehört zu den rein rechnerischen Leistungen der Statistik. Viel wertvoller sind die 20 als Beilagen beigefügten Tabellen, die jahrweise die Veränderungen und die Betriebsergebnisse, zum Teil nach den einzelnen Linien und Bestandteilen des Staatsbetriebsnetzes gesondert, enthalten. Der Aufbau der zusammenfassenden Darstellung des Berichtes erfährt dadurch in vielen Einzelheiten eine erwünschte Ergänzung.

Als fachliche Arbeit verdient die klare und übersichtliche, auch der Form nach ansprechende Darstellung alles Lob. Die Veröffentlichung ist eine wegen der Aktualität des Gegenstandes besonders dankenswerte Leistung des k. k. Eisenbahnministeriums, deren Würdigung auch den weiteren Kreisen, die an der Entwicklung des Eisenbahnwesens Interesse nehmen, wärmstens empfohlen werden darf.

Wien, 31. August 1912.

Dr. von Wittek.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:37 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die Beilegung von Arbeitsstreitigkeiten zwischen den Frachtführern und ihren Bediensteten in Nordamerika nach dem Bundesgesetz vom 1. Juni 1898 (Erdman Act).

Das amerikanische „Bulletin of the Bureau of Labor", Nr. 98 vom Januar 1912, S. 1/63, bringt den ersten amtlichen Bericht über die Erfahrungen, die man in den Vereinigten Staaten mit dem Bundesgesetz vom 1. Juni 1898 (Auszug s. Archiv 1908, S. 1098 ff.) gemacht hat. Er stammt aus der berufenen Feder des Vorstehers des Bundesarbeitsamts (Commissioner of Labor) Mr. Chas. P. Neill, der als staatlicher Vermittler an der Ausführung des Gesetzes hervorragend beteiligt ist. Das Gesetz, nach dem Urheber des ersten Entwurfs in der Regel „Erdman Act" genannt, gilt nur für den zwischenstaatlichen Verkehr und nur für das im Fahrdienst beschäftigte Personal (Lokomotiv- und Zugbegleitpersonal, sowie Weichensteller und Telegraphisten). Entstehen im Geltungsbereich des Gesetzes Arbeitsstreitigkeiten, die den zwischenstaatlichen Verkehr lahmlegen oder ernstlich bedrohen, so sollen der Obmann des Bundesverkehrsamts und der Vorsteher des Bundesarbeitsamts auf Anrufen auch nur einer der Parteien den Versuch machen, die Streitigkeiten gütlich beizulegen. Weigert sich eine Partei, die Dienste der von der Gegenseite angerufenen staatlichen Vermittler anzunehmen, so ist deren Mandat erloschen; aus eigenem Antriebe können sie jedenfalls in derartige Streitigkeiten nicht eingreifen. Schlagen die amtlichen Vermittlungsversuche fehl, so soll die Schlichtung des Streites — wenn die Parteien damit einverstanden sind — einem dreiköpfigen Schiedsgericht übertragen werden. Jede Partei bestimmt dann einen Schiedsrichter; die zwei so Berufenen wählen einen dritten zum Obmann des Schiedsgerichts. Kommt die Wahl des Obmannes nicht binnen 5 Tagen nach dem ersten Zusammentreffen der beiden anderen Schiedsrichter zustande, so

Generated on 2019-07-31 15:37 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

wird er von den beiden staatlichen Vermittlern ernannt. Während des schiedsgerichtlichen Verfahrens darf an den streitigen Arbeitsbedingungen nichts geändert werden. Das Schiedsgericht soll spätestens 10 Tage nach der Wahl des Obmannes zusammentreten und seinen Schiedsspruch, zu dem Stimmenmehrheit erforderlich ist, binnen 30 Tagen, vom gleichen Zeitpunkt an gerechnet, fällen. Der Schiedsspruch bindet die Parteien ein Jahr lang; doch kann er wegen eines Rechtsirrtums — binnen 10 Tagen nach seiner gerichtlichen Eintragung — im gerichtlichen Verfahren angefochten werden. Die Eisenbahngesellschaften dürfen während der ersten drei Monate nach dem Inkrafttreten des Schiedsspruches Entlassungen aus dem Grunde, daß sie mit dem Schiedsspruche nicht zufrieden sind, nur mit dreißigtägiger Kündigungsfrist vornehmen; notwendige Betriebseinschränkungen werden hierdurch nicht behindert. Andererseits sind die Eisenbahner während der gleichen Zeit an dieselbe Kündigungsfrist gebunden, es sei denn, daß sie den Dienst aus „gerechter Ursache" verlassen. Zuwiderhandelnde sind verpflichtet, der Gegenpartei den durch die vorzeitige Lösung des Dienstverhältnisses entstandenen Schaden zu ersetzen.

Nach dem amtlichen Bericht sind die staatlichen Vermittler zum erstenmal im Jahre 1899 um ihre guten Dienste angegangen worden. Das Ersuchen ging von den Eisenbahnern des Bezirks Pittsburgh aus, die die beteiligten Gesellschaften vergeblich um Lohnerhöhungen gebeten hatten. Die Gesellschaften lehnten aber die amtliche Vermittlung mit dem Bemerken ab, daß sie die begehrten Lohnerhöhungen dem Personal nach reiflicher Erwägung verweigert hätten, die Vermittlung sei also zwecklos. Das Verfahren würde nur auf die Einsetzung eines Schiedsgerichts hinauslaufen. Es sei aber für die Gesellschaften nicht angängig, sich in der wichtigen Frage der Lohnfestsetzung einer schiedsrichterlichen Entscheidung zu unterwerfen, zumal das Gesetz ausdrücklich bestimme, daß kein Eisenbahnbediensteter ohne seine Zustimmung zur Dienstleistung gezwungen werden könne. Ein Schiedsspruch, der tatsächlich nur e i n e Partei binde, könne nicht als einwandfrei angesehen werden. Nach der Ablehnung der amtlichen Vermittlung kam es, nebenbei bemerkt, schließlich zu einem Vergleich zwischen den Gesellschaften und dem Personal, nachdem dieses mit dem Ausstand gedroht hatte. Diesem ersten Fehlschlag des Gesetzes folgte eine Pause von 7½ Jahren; denn von seinen Einrichtungen wurde erst im Jahre 1906 wieder Gebrauch gemacht. Seitdem sind diese bei den Parteien mehr und mehr in Aufnahme gekommen, wie die folgende, dem Bericht entnommene Übersicht zeigt:

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:37 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Generated on 2019-07-31 15:37 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Jahr	Anrufung der amtlichen Vermittlung durch: die Gesellschaften – Zahl der Fälle	die Gesellschaften – Länge der beteiligten Eisenbahnen	die Gesellschaften – Zahl der unmittelbar beteiligten Bediensteten	das Personal – Zahl der Fälle	das Personal – Länge der beteiligten Eisenbahnen	das Personal – Zahl der unmittelbar beteiligten Bediensteten	beide Parteien gemeinsam – Zahl der Fälle	beide Parteien gemeinsam – Länge der beteiligten Eisenbahnen	beide Parteien gemeinsam – Zahl der unmittelbar beteiligten Bediensteten	Insgesamt – Zahl der Fälle	Insgesamt – Länge der beteiligten Eisenbahnen	Insgesamt – Zahl der unmittelbar beteiligten Bediensteten
1899	.	.	.	1	(nicht bekannt)		.	.	.	1	(nicht bekannt)	
1906	1	2 350	600	.	.	.	.	.	.	1	2 350	600
1907	5	117 850	46 350	.	.	.	1	5 800	1 250	6	123 650	47 600
1908	1	7 000	5 350	4	16 800	6 300	2	11 050	4 600	7	34 850	16 250
1909	2	2 200	380	5	15 370	10 705	2	19 150	3 400	9	36 720	14 485
1910	6	257 350	71 330	2	330	87	8	33 270	7 145	16	290 950	78 562
1911	4	10 440	2 830	1	370	38	3	6 850	2 685	8	17 360	5 553
Zusammen	19	397 190	126 840	13	32 870	17 130	16	76 120	19 080	48	505 880	163 050

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Bei diesen 48 Fällen handelt es sich um insgesamt 55 Streitigkeiten, da einer der Fälle 6 und ein anderer 3 verschiedene Konflikte umfaßt. Die amtliche Vermittlung beschränkte sich aber nicht auf diese Fälle, vielmehr hat sie öfter erfolgreich eingegriffen, wenn Meinungsverschiedenheiten über die Ausführung und Auslegung der unter dem Gesetz zustande gekommenen Abmachungen auftauchten. Von den 48 Fällen der Übersicht sind 36 durch die amtlichen Vermittler endgültig beigelegt worden, 4 Fälle sind sogleich dem schiedsrichterlichen Verfahren unterbreitet worden, und nur in 8 Fällen hat die amtliche Vermittlung nicht zum Ziele geführt; dabei ist aber zu berücksichtigen, daß auch in diesen Fällen die Mehrzahl der streitigen Fragen durch die Vermittler erledigt worden sind und daß das schiedsrichterliche Verfahren nur noch in einigen wenigen streitigen Punkten erforderlich war. Das bedeutet einen offenbaren Sieg des Vermittlungsgedankens über das schiedsrichterliche Prinzip, was um so bemerkenswerter ist, als man bei der Schaffung des Gesetzes der amtlichen Vermittlung geringe Bedeutung beigemessen und den Schwerpunkt des Ganzen in dem schiedsrichterlichen Verfahren erblickt hatte. Zweifellos hat sich der Vermittlungsgedanke in den letzten 5 Jahren bei den Parteien eingebürgert. Das zeigt sich vor allem darin, daß während dieser Zeit im Geltungsbereich des Gesetzes kein ernsthafter Zwist ausgebrochen ist, ohne daß die amtliche Vermittlung nicht wenigstens von e i n e r Seite angerufen worden ist. Allerdings ist sie in einigen wenigen Fällen von der Gegenseite verworfen worden. Hier handelte es sich aber entweder um Streitigkeiten von geringer Tragweite oder um eine verfrühte Anrufung der gesetzlichen Hilfe. Zum Ausstand ist es nach dem Eingreifen der amtlichen Vermittler seit dem Jahre 1906 nur in e i n e m Falle gekommen und auch hier nur, weil der Beginn des Ausstandes bereits vor der Anrufung und Annahme der amtlichen Vermittlung festgesetzt war und die Vertreter des Personals sich nicht zur einstweiligen Zurückziehung des Ausstandsbefehls verstehen wollten. Der Erfolg des Gesetzes ist nicht zum wenigsten auf das geschickte Verhalten der amtlichen Vermittler zurückzuführen, die es offenbar verstanden haben, sich durch die Art ihrer Wirksamkeit das Vertrauen der Parteien zu erwerben. Das Gesetz schreibt für die Vermittlung kein bestimmtes Verfahren vor; es haben sich aber feste Regeln herausgebildet, nach denen ständig verfahren wird. Vor allem verhandeln die Vermittler mit den Parteien zunächst gesondert und bringen sie erst dann zusammen, wenn die Einigung in allen Punkten gesichert ist. Vorher erfährt keine Partei, zu welchen Zugeständnissen die andere Seite bereit ist. Daß die Einigungsverhandlungen hierdurch sehr erleichtert werden, liegt auf der Hand; denn die Parteien brauchen sich den Vermittlern gegenüber keine Zurückhaltung aufzuerlegen, wenn sie wissen, daß solche Zugeständnisse

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:37 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

beim Scheitern der Einigungsverhandlungen in dem möglicherweise folgenden schiedsrichterlichen Verfahren nicht gegen sie ausgenutzt werden können. Verhandlungsprotokolle werden nicht geführt; auch werden die von den Parteien zu unterzeichnenden Bedingungen der Einigung von den Vermittlern nur auf ausdrückliches Verlangen der Beteiligten veröffentlicht. Die Einigungsverhandlungen konnten in einigen Fällen schon in wenigen Tagen beendet werden, haben aber in der Regel ein bis zwei Wochen in Anspruch genommen.

Der Berichterstatter wendet sich lebhaft dagegen, daß die Einigungsbeschlüsse der Parteien nicht selten als Schiedssprüche oder Entscheidungen der Vermittler bezeichnet werden oder daß sie deren Auffassung über die angemessene Regelung der streitigen Arbeitsbedingungen zum Ausdruck brächten. Er weist zur Bekämpfung dieser irrigen Anschauungen darauf hin, daß das Gesetz den Vermittlern keine zwingenden Befugnisse einräumt, sondern sie nur ermächtigt, den Parteien zur gütlichen Einigung die Hand zu bieten. Offenbar hat diese im Sinne des Gesetzes liegende Zurückhaltung der Vermittler nicht wenig zu den Erfolgen des Einigungsverfahrens beigetragen.

Wie schon erwähnt, ist die Zahl der im schiedsrichterlichen Verfahren ausgetragenen Streitigkeiten verhältnismäßig gering, denn seit dem Januar 1907 sind unter dem Gesetz nur 12 Schiedssprüche gefällt worden. Wenn es auch unvermeidlich war, daß in mehreren Fällen über einzelne Teile der Schiedssprüche Meinungsverschiedenheiten zwischen den Parteien entstanden und Anlaß zu Reibungen gaben, so haben die Parteien sich doch stets den Schiedssprüchen unterworfen. Das Verfahren selbst hatte mit Hemmungen zu kämpfen, die den einfacher gearteten Einigungsverhandlungen fremd sind. Zwar vollzog sich die Wahl der von den Parteien zu bestimmenden beiden Schiedsrichter stets ohne Anstände; dagegen stieß die Wahl des Obmannes des Schiedsgerichts in allen Fällen auf Schwierigkeiten. Vor allem gelang es den von den Parteien berufenen beiden Schiedsrichtern nur in 2 Fällen, sich innerhalb der gesetzlichen Frist von 5 Tagen über die Wahl des Obmannes zu einigen. Dann aber stellte sich heraus, daß die Gewählten zur Übernahme des Amtes nicht bereit waren; die Schiedsrichter einigten sich nunmehr über die Wahl anderer Obmänner. Da die Ersatzwahlen aber erst nach Ablauf der fünftägigen Frist zustande kamen, waren sie ungesetzlich. Dem Mangel wurde dadurch abgeholfen, daß die Gewählten auf Ersuchen der übrigen Schiedsrichter von den Vermittlern förmlich zu Obmännern bestellt wurden. In einem dritten Fall, in dem die Wahl des Obmannes auch erst nach der gesetzlichen Frist erfolgte, wurde ebenso verfahren. In den übrigen 9 Fällen mußten die Vermittler sich über die Bestimmung der Obmänner selbständig schlüssig machen. Der Bericht

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:37 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

hebt die bekannten Schwierigkeiten hervor, die sich der Wahl eines völlig unparteiischen und zugleich sachkundigen Schiedsrichters im Eisenbahnwesen mehr als in gewöhnlichen gewerblichen Betrieben entgegenstellen. Er betont ferner, daß diese Schwierigkeiten besonders bei der Wahl des Obmannes hervortreten, da die beiden anderen, von den Parteien bestimmten Schiedsrichter selbstverständlich zu deren Vertrauensleuten zählen und berufen sind, das Interesse ihrer Partei wahrzunehmen. Um die Ernennung eines Obmannes zu vermeiden, dessen Wahl bereits zwischen den beiden Schiedsrichtern fruchtlos erörtert worden war, haben sich die Vermittler stets eine Liste der während der fünftägigen Wahlfrist in Frage gekommenen Personen geben lassen. Zuweilen haben sie sich auch von den Parteien ein Verzeichnis der ihnen für das Amt des Obmannes zusagenden Personen aufstellen lassen; indessen hat sich die Hoffnung, daß eine bestimmte Persönlichkeit in beiden Verzeichnissen zugleich erscheinen werde, stets als trügerisch erwiesen. Aus der dem Bericht beigegebenen Übersicht über die im schiedsrichterlichen Verfahren erledigten Fälle ergibt sich, daß bei den 12 Schiedssprüchen 9 verschiedene Obmänner mitgewirkt haben, dem Berufe nach Richter, Anwälte und Universitätsprofessoren. Mit Recht hebt der Bericht hervor, daß die beiden Beisitzer des Schiedsgerichts, wenn sie auch das Interesse ihrer Partei vertreten, für den ausschlaggebenden Obmann eine unentbehrliche Stütze bilden, da sie ihm während der Verhandlungen mit ihrem sachkundigen Rat zur Seite stehen und ihn zu verhindern vermögen, eine Entscheidung zu treffen, deren Tragweite er nicht absieht oder die gar anders wirken würde, als er beabsichtigt. Auch die Schiedsrichter haben mit tunlicher Eile ihres Amtes gewaltet; in mehreren Fällen liegt zwischen der ersten Sitzung des Schiedsgerichts und der Fällung des Schiedsspruches ein Zeitraum von wenigen Tagen; meistens aber hat das Verfahren länger, bis zu 3 Wochen, gedauert. Von dem Rechte, den Schiedsspruch wegen Rechtsirrtums binnen 10 Tagen nach seiner Fällung im gerichtlichen Verfahren anzufechten, ist nur einmal, und zwar in einem der ersten Fälle, Gebrauch gemacht worden. Damals focht das Personal einzelne Teile des Schiedsspruches beim Bezirksgericht an und beantragte zugleich, die übrigen Teile des Spruches in Kraft treten zu lassen. Die gerichtliche Entscheidung ließ über 4 Monate auf sich warten und wurde dann von der Eisenbahngesellschaft beim Berufungsgericht angefochten. Über die Berufung wurde erst nach 6 Monaten verhandelt, und ein Jahr nach der Fällung des Schiedsspruches war die Sache noch in der Schwebe. Die Parteien einigten sich nunmehr in unmittelbaren Verhandlungen und verzichteten auf die Austragung des gerichtlichen Verfahrens. Der Berichterstatter knüpft hieran die treffende Bemerkung, daß die die gerichtliche Anfechtung der Schiedssprüche vorsehende Bestimmung des Gesetzes entweder ein toter Buch-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:37 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

stabe bleiben müsse oder den eigentlichen Zweck des Gesetzes, der in der schleunigen Beilegung der Arbeitsstreitigkeiten bestehe, vereitele. Jedenfalls haben die Parteien aus dem Vorgang bisher die richtige Lehre gezogen und sich stets bei der Entscheidung des Schiedsgerichts beruhigt; mehr noch, sie haben seitdem bei der Vereinbarung des schiedsrichterlichen Verfahrens stets ausdrücklich auf das Recht der gerichtlichen Anfechtung des Schiedsspruches verzichtet.

Wie das Gesetz auf die Arbeitsbedingungen der Eisenbahner gewirkt hat, darüber äußert sich der Bericht nicht; er stellt nur fest, daß sich der Mechanismus des Gesetzes im ganzen bewährt hat, wenngleich nicht gesagt werden könne, daß das Gesetz den Gefahren der Zukunft ebenso erfolgreich begegnen werde, wie denen der letzten 5 Jahre.

Es liegt nahe, das amerikanische Verfahren mit dem im Jahre 1907 geschaffenen und im Vorjahre verbesserten Einigungs- und Schiedsgerichtsverfahren der englischen Eisenbahnen zu vergleichen [1]), das in den Grundzügen mit jenem übereinstimmt. Der englischen Einrichtung fehlt zunächst die gesetzliche Sicherung, da sie auf einer freien, allerdings unter amtlicher Vermittlung zustandegekommenen Vereinbarung der Parteien beruht. Sodann findet bei dem englischen Einigungsverfahren eine unmittelbare Verhandlung zwischen den Vertretern beider Teile ohne Zuziehung eines die Gegensätze ausgleichenden Vermittlers statt. Schließlich wird der Schiedsspruch nur von e i n e m Schiedsrichter gefällt, dürfte also im allgemeinen in der Sache und Form nicht so einwandfrei ausfallen, wie man bei einem dreiköpfigen Schiedsgericht vorauszusetzen berechtigt ist. Demnach wird man das amerikanische System als das vollkommenere von beiden ansehen müssen, zumal es auch im ersten Stadium der Verhandlungen, dem Einigungsverfahren, schönere Erfolge gehabt hat, als das englische [2]). Hierbei ist allerdings zu berücksichtigen, daß dieser Teil der englischen Einrichtung nach seiner im laufenden Jahre wirksam gewordenen Vervollkommnung wohl erfolgreicher, als bisher, sein wird.

Röhling.

---

[1]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1911 S. 677 und 1912 S. 644 und 897.

[2]) Daselbst 1911 S. 679.

Generated on 2019-07-31 15:37 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Wirtschaftliche Betrachtungen über Stadt- und Vorortbahnen.

Von **Gustav Schimpff.**

(Fortsetzung statt Schluß.) *)

(Mit 3 Tafeln.)

Vierter Teil:

Betriebsweise und Betriebskosten.

Abschnitt I.

Fahrplan, Zugbildung und Platzausnutzung.

A. Der Fahrplan.

1. Das Fahrdiagramm.

Auf der Berliner Hoch- und Untergrundbahn und der Hamburger Stadtbahn beträgt die größte Fahrgeschwindigkeit 50 km, auf den mit Dampf betriebenen Strecken des Berliner Vorortverkehrs beträgt die Grundgeschwindigkeit bis zu 60 km in der Stunde. Als Grundgeschwindigkeit bezeichnet man die Geschwindigkeit im Beharrungszustande auf ebener gerader Bahn. Man pflegt sie als Ausgangspunkt bei der Fahrplanbildung im Dampfbetriebe zu benutzen. Beim elektrischen Betrieb ist die Grundgeschwindigkeit als Ausgangspunkt eigentlich nicht anwendbar, weil wenigstens bei den hier in Frage kommenden kurzen Stationsentfernungen das Fahrdiagramm (Abbildung 48) nur aus Anfahrt, Auslauf und Bremsung besteht und ein Beharrungszustand überhaupt nicht eintritt. Doch kann man immerhin die mittlere Fahrgeschwindigkeit des Auslaufs als Grundgeschwindigkeit betrachten und den Fahrplan so berechnen, als wenn an Stelle des Vierecks A, B, C, D das Trapez A, E, F, D träte. Eine Fahrt nach A, B, C, D ist wirtschaftlicher als eine Fahrt nach A, E, F, D, weil im ersten Fall nur die der Strecke C, D entsprechende, im zweiten Fall aber die der

*) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1912 S. 597, 849 und 1167.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:37 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Strecke F, D entsprechende Energie durch Bremsen vernichtet wird. Berechnet man den Widerstand eines vierachsigen Wagens nach der Formel: [42]

$$w = 2{,}5 + 0{,}0003\ V^2,$$

so beträgt die Auslaufverzögerung bei 60 km Fahrgeschwindigkeit

0,047 m/Sek ^{2}. [43])

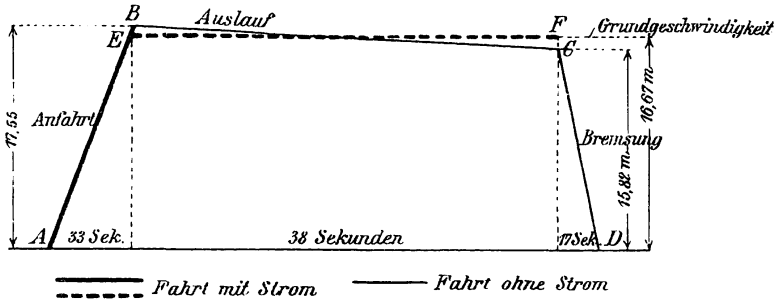


Abb. 48. Fahrdiagramm für 1055 m Stationsentfernung.

Zahlentafel 26.

Verhältnis zwischen Grundgeschwindigkeit und Reisegeschwindigkeit.

Mittlere Stationsentfernung	1 055 m
Anfahrbeschleunigung	0,5 m/Sek.^{2}
Bremsweg	1 m/Sek.^{2}
Stationsaufenthalt	25 Sekunden.

Grundgeschwindigkeit V km	Reisegeschwindigkeit V_1 km
40	27,7
50	31,1
60	33,6
70	35,2
80	35,8
90	36,2

[42]) Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure 1907 S. 98.

[43]) Dieser Wert ermittelt sich folgendermaßen: Die Abnahme der lebendigen Kraft ist gleich der geleisteten Arbeit. Für eine Tonne Zuggewicht und eine Zeit von einer Sekunde ist die lebendige Kraft $= v^2 : 2g$, worin v die Geschwindigkeit in m/Sek. und $g = 9{,}81$ m ist. Die geleistete Arbeit ist gleich $\frac{w \cdot v}{1000}$ $\left(\text{worin } w = 2{,}5 + 0{,}0003\ V^2 \text{ ist}\right)$.

Es ist also $v^2 : 2g - v1^2 : 2g = \frac{w \cdot v}{1000}$ zu setzen, worin v1 die Geschwindigkeit am Beginn der zweiten Sekunde ist. v1 ist demnach $= \sqrt{2g \cdot \left(\frac{v^2}{2g} - \frac{w \cdot v}{1000}\right)}$.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:37 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Je höher man die Grundgeschwindigkeit wählt, desto größer wird, vorausgesetzt, daß Anfahrbeschleunigung und Bremsverzögerung gleich bleiben, die Reisegeschwindigkeit. Man ersieht aber aus der Zahlentafel 26 und Abbildung 49, bei denen eine mittlere Stationsentfernung von 1055 m [44]) zugrunde gelegt wurde, daß bei den auf Stadtbahnen vorkommenden geringen Stationsentfernungen eine Erhöhung der Grundgeschwindigkeit über 60 km hinaus keine erhebliche Verkürzung der Reisezeit mehr verursacht. Diese im Berliner Vorortverkehr erprobte Grundgeschwindigkeit wollen wir daher bei unseren Betrachtungen beibehalten.

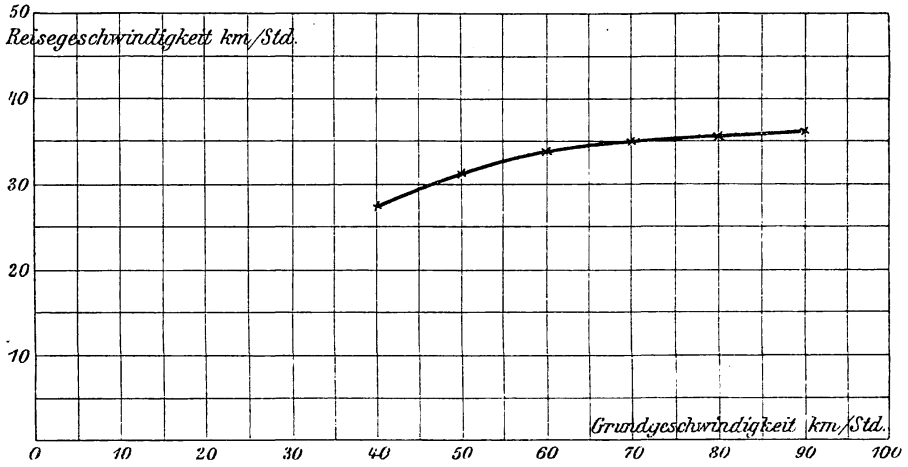


Abb. 49. Verhältnis zwischen Grundgeschwindigkeit und Reisegeschwindigkeit.

Wie wir bereits sahen, hängt die Leistungsfähigkeit einer Stadtbahn bei gegebenem Stationsaufenthalt und gegebener Zuglänge von der Anfahrbeschleunigung und Bremsverzögerung ab; es ist daher zweckmäßig, beide tunlichst hoch zu wählen. Die durch das Wohlbefinden der Reisenden gegebene obere Grenze liegt bei 1 m/Sek.^{2}. Der gesamte Energiebedarf für die Anfahrt ist allerdings von der Höhe der Beschleunigung im wesentlichen unabhängig, weil die den Hauptteil ausmachende Beschleunigungsarbeit $= M. \frac{v^2}{2}$ ist. Der auf die Zeiteinheit kommende Energiebedarf ist aber um so höher, je kürzer die Anfahrzeit ist. Je höher man die Anfahrbeschleunigung wählt, desto stärker werden also die sogenannten „Spitzen des

[44]) 1055 m ist die mittlere Stationsentfernung im Verkehr der idealen Stadt; sie ergibt sich aus Zahlentafel 27. Die mittlere Stationsentfernung im Betriebe kennen wir nicht; sie ist nicht genau gleich der des Verkehrs, weil die auf den einzelnen Teilstrecken gefahrenen Wagenkm nicht in demselben Verhältnisse stehen wie die Personenkm. Der Fehler, den wir begehen, wenn wir die mittlere Stationslänge des Verkehrs einsetzen, ist aber jedenfalls nicht sehr groß.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:41 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Strombedarfs", die für die Größe der Maschinen des Kraftwerkes maßgebend sind, um so stärker müssen ferner die Motoren gewählt werden, und um so größer wird das tote Gewicht des Zuges. Aus diesen Gründen wählt man die Anfahrbeschleunigung meistens geringer, als dem genannten Grenzwert entspricht.

Zahlentafel 27.

Berechnung der mittleren Stationsentfernung im Reiseverkehr der idealen Stadt.

	Fahrten Millionen	Fahrtlänge km	Mittlere Stationsentfernung m	
1. Wohnverkehr.				
a) Verkehr zur Geschäftsstadt . .	300			
davon entfallen auf:				
α) Verkehr aus der geschlossenen Wohnstadt				
$\frac{57{,}5 \cdot 0{,}5 \cdot 4}{57{,}5 \cdot 0{,}5 \cdot 4 + 42{,}5 \cdot 2} = \frac{57{,}5 \cdot 2}{200}$				
$= 57{,}5\ \%$	172,5	3,4	850	im Mittel 908 m
β) Verkehr aus der offenen Wohnstadt				
$\frac{42{,}5 \cdot 0{,}9 \cdot 2}{200} = 38{,}25\ \%$	114,75	7,70	950	
γ) aus den Vororten				
$\frac{42{,}5 \cdot 0{,}1 \cdot 2}{200} = 4{,}25\ \%$	12,75	13,0	1 300	
b) Verkehr zum Industriegebiet . .	43,6	9,0	2 250	
c) Verkehr zu den Viehhöfen . . .	2,3	9,9	1 240	
d) Verkehr zu den Bildungsstätten.	6,8	9,9	1 240	
2. Geschäftsverkehr	103	4,0	900	
3. Marktverkehr	116	5,3	908	
4. Besuchsverkehr:				
a) Besuch der Krankenhäuser . . .	31	5,7	1 425	
b) sonstiger Besuchsverkehr	66	3,6	1 200	
5. Vergnügungsverkehr	66	4,0	900	
6. Ausflugsverkehr	108	10,0	1 333	
7. Friedhofsverkehr	6	9,1	1 820	
im Mittel . . .	860	5,71	1 055	

Auf der Hamburger Hochbahn ist die mittlere Anfahrbeschleunigung zu 0,7 m, auf der Berliner Hochbahn zu 0,6 m, auf der Pariser Stadtbahn

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:41 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

zu 0,5 m und auf der Hamburger Stadtbahn zu 0,45 m gewählt worden. Zweckmäßig erscheint es, dafür, wie Brecht es tut, den Wert von 0,5 m/Sek.^{2} einzusetzen.

2. Der Zugabstand.

Der Zugabstand ist nach den Bedürfnissen des Verkehrs und mit Rücksicht auf den Wettbewerb der anderen Verkehrsmittel zu wählen. Der Geschäftsverkehr fordert einen möglichst geringen Zugabstand, weil es hier im allgemeinen nicht üblich ist, nach der Uhr zu reisen, sondern man aufs Geratewohl den Bahnhof betritt und dann auch nach kurzer Wartezeit einen Zug zu finden wünscht. Als passender Zugabstand können 5 Minuten angesehen werden. Ist der Zugabstand größer, so wendet sich der Geschäftsverkehr den Straßenverkehrsmitteln zu. Man wird daher im Gebiet der Geschäftsstadt und der geschlossenen Wohnstadt den normalen Zugabstand zu 5 Minuten wählen.

Im Außengebiet, wo der Wohnverkehr vorherrscht, ist es zulässig, den Zugabstand zu vergrößern, weil der Reisende des Wohnverkehrs, der die Bahn täglich benutzt, auch den Fahrplan im Kopf behalten kann. Auf dieser Strecke, d. h. der des offenen Wohngebietes und der Vororte, ist daher ein normaler Zugabstand von 10 Minuten als angemessen zu betrachten, und man sollte diesen so weit als möglich auch auf die Außenbezirke ausdehnen, da ein Zugabstand von mehr als 10 Minuten doch schon als recht lästig empfunden wird und die Besiedlung der von der Bahn erschlossenen Gegend beeinträchtigt. Vorortteilzüge wird man unbedenklich in größeren Abständen ablassen können, zumal wenn außerdem auf der Strecke noch Lokalzüge in kurzen Abständen verkehren; für solche Vorortteilzüge wird ein Abstand von 60 Minuten ausreichen, auch wird man sie nur zu bestimmten Hauptverkehrszeiten ablassen.

An den Festtagen wird ein normaler Zugabstand von 10 Minuten im geschlossenen Stadtgebiet und von 20 Minuten im Außengebiet in der Regel genügen. Eine Verdichtung des Zugbetriebes kann u. U. aus Betriebsrücksichten notwendig werden.

Die größte Zuglänge wählt man zweckmäßig zu 150 m, da sich diese Länge im Berliner Stadt- und Vorortverkehr bewährt hat und eine größere Länge eine erhebliche Vermehrung des Stationsaufenthaltes nötig macht. Nach Zahlentafel 20 (S. 1176) ergibt sich bei einer Zuglänge von 150 m ein geringster Zugabstand von 103 Sekunden. Im praktischen Betrieb wird man diese Zahl etwas größer wählen müssen, um Unregelmäßigkeiten besser ausgleichen zu können, und nicht durch einen einzigen unvorhergesehenen größeren Stationsaufenthalt den ganzen Fahrplan umzuwerfen. Man kann daher mit 120 Sekunden = 2 Minuten rechnen.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:40 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

3. Beeinflussung des Fahrplans durch Linienspaltungen.

Gabelt sich eine Linie etwa am Rande der geschlossenen Wohnstadt in zwei Zweige, so kann der Fahrplan in der Weise gestaltet werden, daß die die Innenstrecke befahrenden Züge abwechselnd auf die beiden Außenstrecken übergehen, so daß bei 5-Minutenverkehr auf der Innenstrecke sich ein 10-Minutenverkehr auf den Außenstrecken ergibt und durch die Gabelung der Fahrplan nicht ungünstig beeinflußt wird. Kommt nun aber eine weitere Gabelung hinzu, so würde sich bei Zugübergang auf jeder der neuen Spaltungsstrecken ein kleinster Zugabstand von 20 Minuten ergeben, wenn man nicht den Außenstrecken zuliebe den Zugabstand auf der gemeinsamen Innenstrecke unter 5 Minuten verkleinern will. Da eine solche Verringerung des Zugabstandes auf der Innenstrecke für die Dauer des ganzen Tages in der Regel unwirtschaftlich ist, so geht daraus hervor, daß bei Gabelungen

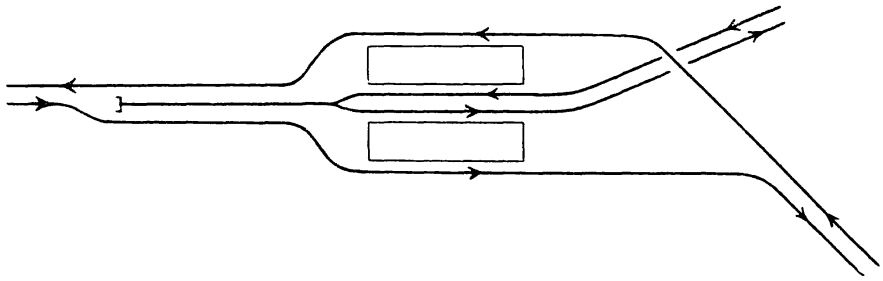


Abb. 50. Gleisplan einer Trennungsstation für Umsteigeverkehr.

mit mehr als zwei Außenstrecken ein Wagenübergang nicht mehr stattfinden kann. In diesen Fällen müssen also die mehr hinzukommenden Abzweigungsstrecken mit Umsteigen betrieben werden. Ein solcher Umsteigeverkehr ist unbedenklich, wenn die Anlage der Trennungsbahnhöfe nach Abbildung 50 so geschieht, daß man in den Hauptverkehrsrichtungen ohne Treppen zu benutzen, von Bahnsteigkante zu Bahnsteigkante umsteigt, und da auch die Reisegeschwindigkeit durch einen Umsteigeverkehr nicht wesentlich beeinträchtigt wird, so ist er für die Einnahmen der Bahn von keiner wirtschaftlichen Bedeutung.

B. Zugbildung.

1. Anpassung an die örtlichen Anforderungen des Verkehrs.

Wie wir sahen, nimmt die Verkehrsdichte nach außen hin stark ab (und zwar theoretisch nach der Form der gleichseitigen Hyperbel). Es erscheint notwendig, sich den Verschiedenheiten des Verkehrs dadurch anzupassen, daß man die Zahl der gefahrenen Plätze von innen nach außen

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:41 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

allmählich abnehmen läßt. Ein Mittel hierzu ist die Anlage von Umkehrstationen, auf denen ein Teil der Züge endet und beginnt. Solche Umkehrstationen finden wir z. B. auf der Wannseebahn: in Steglitz, Groß Lichterfelde, Zehlendorf und Schlachtensee. Geht man aber davon aus, daß der Zugabstand auf der Außenstrecke nicht unter 10 Minuten sinken soll, so genügt diese Art der Veränderung der Platzzahl durch Veränderung der Zugzahl nicht mehr. Man muß vielmehr dazu greifen, die Zugstärke unterwegs zu verändern. Dies kann in der Weise geschehen, daß auf einer Zwischenstation bei der Hinausfahrt ein Wagen abgehängt, bei der Hineinfahrt ein Wagen angehängt wird. Unter der Voraussetzung, daß jeder Wagen sich selbst fortbewegen kann, geschieht der Betrieb in der Weise, daß nach der Abfahrt des Hauptzugteils A (Abbildung 51) der stehen

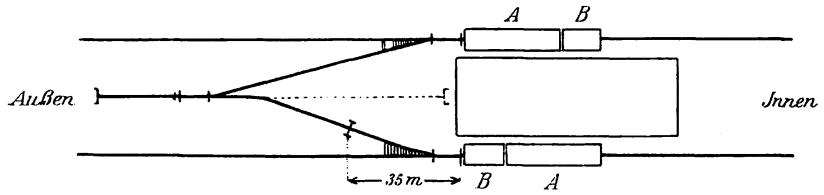


Abb. 51. Gleisplan einer Wendestation.

gebliebene Wagen oder Zugteil B in das Nebengleis einläuft und zum Zweck der Rückfahrt dort bis zu der Gleissperre vorrückt; wenn in der Gegenrichtung ein Zugteil A eingefahren ist, so setzt sich der Teil B von hinten dagegen. Unter der Voraussetzung, daß sich die Anschlußweiche unmittelbar am Bahnsteigende befindet, hat der Teil B einen Weg von 35 m + seiner eigenen Länge + einem gewissen Spielraum = 60 bis 80 m zurückzulegen. Rechnet man 15 Sekunden für das Umstellen der Weiche und Gleissperre, 5 Sekunden Spielraum und bei 2 m/Sek. Fahrgeschwindigkeit 30—40 Sekunden Fahrzeit, ferner bei Annahme selbsttätiger Kupplungen 15 Sekunden für das Ankuppeln der elektrischen und Bremsleitungen und endlich 15 Sekunden für die Bremsprobe, so würde das Ansetzen des Wagens einen Gesamtaufwand von im Mittel 85 Sekunden, also einen Mehraufwand gegenüber dem normalen Aufenthalt von 85—25 = 60 Sekunden erfordern. Dieser Aufenthalt fällt bei den Außenstrecken nicht sehr ins Gewicht. Ein derartiges Ab- und Ansetzen von Wagen erfolgt auf der Strecke Blankenese Ohlsdorf.

Will man die Unannehmlichkeiten der Zugumbildung auf Unterwegsstationen vermeiden, so hat man auch die Möglichkeit, den aus der Stadt kommenden längeren Zug auf einer Außenstation enden und von dort einen kürzeren Anschlußzug abfahren zu lassen, wie dies in den Abbildungen 29 und 30, Seite 859, dargestellt worden ist. Für die Reisenden bedeutet

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:41 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

das Umsteigen allerdings eine gewisse Unbequemlichkeit; der Mehraufwand an Aufenthaltszeit wird auch bei dieser Art der Betriebsführung etwa 1 Minute betragen; vielleicht wird man den Aufenthalt aber etwas höher, d. h. auf 1½—2 Minuten, bemessen, um kleine Unregelmäßigkeiten besser ausgleichen zu können.

2. Anpassung an die zeitlichen Verkehrsschwankungen.

Da sich der Verkehr nicht gleichmäßig über den ganzen Tag verteilt, so ist es notwendig, die Zahl der gefahrenen Plätze in den verschiedenen Stunden zu verändern. Dies wird auf allen Teilen der Strecke der Fall sein. Auf den Außenstrecken ist solche Anpassung noch wichtiger als auf der Innenstrecke, weil dort der Geschäftsverkehr fehlt, der die Tiefen des Wohnverkehrs ausfüllt. Nun sahen wir vorher, daß es möglich ist, den Zugabstand beispielsweise auf der Innenstrecke zwischen 2 und 5 Minuten, auf den Außenstrecken zwischen 2 und 10 Minuten zu verändern, betrachten wir aber die Abbildungen 2—9 (vergleiche die Tafeln 1—3) und die Zahlentafeln 7 und 8, Seite 623 und 624, so sehen wir, daß eine Änderung der Platzzahl im Verhältnis von 1 : 2½ und 1 : 5 nicht genügt, da das Verhältnis der am schwächsten zur stärkst belasteten Stunde auf der Berliner Stadtbahn und Berliner Hochbahn zwischen 1 : 6,4 und 1 : 3,1 schwankt, auf der Wannseebahn und Stettiner Vorortbahn 1 : 16,7 und 1 : 8,0 beträgt. Es ist daher notwendig, die Zugstärke in den verschiedenen Tagesstunden verschieden zu bemessen. Nun ist die Veränderung der Zugstärke bei einem sehr engen Betriebe nicht ganz einfach und bei einem Lokomotivbetrieb überhaupt kaum durchzuführen; aus diesem Grunde wird auch die Zugstärke im Berliner Stadtbahnverkehr und auf allen dichtbefahrenen Vorortstrecken, z. B. auf der Wannseebahn, im Laufe des Tages kaum verändert. Wenn man bei elektrischem Betriebe die Züge, wie ursprünglich auf der Pariser Stadtbahn und auch heute auf mehreren amerikanischen Stadtbahnen, aus einem Triebwagen und einer Anzahl Beiwagen bildet, so erreicht man gegenüber dem Lokomotivbetrieb kaum irgendwelche Vorteile in bezug auf die Möglichkeit der Zugumbildung. Um eine solche zu erreichen, ist es notwendig, den Zug aus einer gewissen Anzahl von Einheiten zu bilden, die jede für sich beweglich sind und in beiden Richtungen an der Spitze fahren können. Dies kann man entweder erreichen, indem man jeden Wagen mit einem elektrischen Antrieb versieht (Hamburger Hochbahn), oder aber indem man zwei Wagen ohne Zwischenschaltung von Federn kurzkuppelt, so daß sie als ein Wagen mit Mittelgelenk anzusehen sind (Hamburger Stadtbahn) oder aber endlich, indem man zwischen zwei Triebwagen einen Beiwagen schaltet und die Einheit so aus 3 Wagen bestehen läßt. Noch größere

Generated on 2019-07-31 15:40 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Einheiten, beispielsweise solche aus 2 Triebwagen und 2 Beiwagen, kommen kaum in Frage. Wie groß man eine solche Zugeinheit wählt, ob man sie aus 1, 2 oder 3 Wagen bildet, hängt von der geringsten zu bedienenden Verkehrsgröße ab [45]). Bei einem solchen Antriebssystem ist die Anwendung der sogenannten Zugsteuerung erforderlich, bei der alle Triebwagen eines Zuges von der Spitze des ersten Wagens aus gesteuert werden; sie verursacht Mehrkosten in der Anschaffung und in der Unterhaltung. Die Beschaffungskosten der elektrischen Wagenausrüstung erhöhen sich bei Gleichstrom um 23—40 %, bei Wechselstrom um 10—15 %, und zwar sind sie um so höher, je geringer die Motorenleistung ist. Die geringere Höhe der Zuschläge bei Wechselstrom rührt daher, daß die Kosten der Wechselstromausrüstungen an sich höhere sind, weil die Transformatoren und Hochspannungsapparate dazu kommen. Beispielsweise beträgt der Mehrpreis bei einer Gleichstromausrüstung mit 2 Motoren von je 100 PS Leistung etwa 2 600 ℳ, bei einer Wechselstromausrüstung mit 4 Motoren von je 80 PS Leistung etwa 3 100 ℳ. Die Unterhaltungskosten für den elektrischen Teil der Wagen werden sich etwa um die gleichen Prozentsätze erhöhen, und da die Gesamtunterhaltungskosten der Wagen sich annähernd je zur Hälfte auf den mechanischen und elektrischen Teil verteilen, werden die Aufwendungen für die Unterhaltung der Betriebsmittel etwa um die Hälfte dieser Prozentsätze höher. Diese Mehrkosten werden aber durch die bessere Anpassung an den Verkehr mehr als aufgewogen.

Auch die verschiedene Größe des Verkehrs an den einzelnen Tagen der Woche und in den einzelnen Monaten des Jahres macht eine Veränderung der Zugstärke notwendig.

C. Platzausnutzung.

Von großer wirtschaftlicher Bedeutung für ein der Personenbeförderung dienendes Unternehmen ist die Ausnutzung der gebotenen Plätze durch die zahlende Last. Man unterscheidet hierbei die örtliche Platzausnutzung,

---

[45]) Auf der Berliner Hochbahn hat die Zugbildung im Laufe der Zeit verschiedene Änderungen erfahren. Eine Vielfachsteuerung war von Anfang an nicht vorgesehen, ist aber nachträglich eingerichtet worden. Z. Zt. verkehren:

Einwagenzüge, die aus 1 Triebwagen bestehen,

Zweiwagenzüge aus 2 Triebwagen (diese nur auf den Außenstrecken),

Dreiwagenzüge aus 2 Triebwagen und 1 Beiwagen,

Vierwagenzüge aus 2 Triebwagen und 2 Beiwagen, und

Sechswagenzüge aus einem ganzen und einem halben Vierwagenzug.

Die Triebwagen für die Dreiwagenzüge enthalten 3, die für die Vierwagenzüge 4 Motoren. Die Zugumbildung im Laufe des Tages ist hierbei nicht so ganz einfach.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:40 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

die an einer Stelle der Bahn, meist an der des größten Verkehrs, gemessen wird, und das Verhältnis der diese Stelle durchfahrenden Personen zu den an derselben Stelle vorbeigefahrenen Plätzen bezeichnet, und die mittlere Platzausnutzung eines Bahnnetzes, die sich als das Verhältnis der gefahrenen Personenkilometer zu den gefahrenen Platzkilometern darstellt.

Je mehr man sich den Schwankungen des Verkehrs durch die Betriebsführung anpaßt, desto günstiger wird die Platzausnutzung; das ist aber nur in gewissen Grenzen möglich. Man muß hierbei einmal berücksichtigen, daß der Verkehr zu vielen Stunden des Tages in beiden Richtungen nicht gleich ist, sondern gleichzeitig in der einen Richtung sehr stark, in der anderen außerordentlich gering sein kann. Die Züge, die man in der einen Richtung braucht, werden dann also fast leer zur Anfangsstation zurückgefahren. Derartige große Ungleichmäßigkeiten treten besonders im Wohnverkehr auf. Es ist deshalb, wie schon einmal erwähnt, für die Bahnverwaltung vorteilhaft, wenn die Besiedlung in einer Stadt sich so gestaltet, daß der Wohnverkehr zur selben Zeit in beiden Fahrtrichtungen gleich stark wird, wenn also beispielsweise am äußeren Endpunkt einer Vorortlinie Bildungsstätten, Industriegelände und dergl. angelegt werden. Geringe Unterschiede in der Zeiteinteilung der betreffenden Reisen können dabei günstig sein, wenn beispielsweise die Arbeiterbevölkerung die Bahn in der einen Richtung in der Zeit von 6—7 Uhr morgens füllt und um 7 Uhr in der Gegenrichtung der Wohnverkehr zur Geschäftsstadt einsetzt. Wenn beispielsweise auf der Wannseebahn die größte örtliche Platzausnutzung — vergl. Abbildung 2 und 3 (Tafel 1) — 38 und 42 %, im Mittel 40 % beträgt, auf der Stettiner Vorortbahn dagegen — Abbildung 4 und 5 (Tafel 2) — 47 und 52 %, im Mittel 50 %, so ist diese günstigere Platzausnutzung hauptsächlich auf das Bestehen der Industriegebiete im Norden Berlins zurückzuführen. Sehr ungünstig pflegt auch die Platzausnutzung im Ausflugsverkehr zu sein, da hier besonders mit der Füllung der Züge in der einen Richtung ein außerordentlich geringer Verkehr in der anderen Richtung zusammenzutreffen pflegt; auch spielt der nicht vorauszusehende Einfluß der Witterung eine unangenehme Rolle. Das Bestehen zweier Wagenklassen wirkt im allgemeinen auf die Platzausnutzung nicht günstig. Einmal verteilt sich die Benutzung der beiden Wagenklassen nicht gleichmäßig über das Gesamtgebiet einer Stadt oder über das gesamte Bahnnetz. Der Anteil der höheren Wagenklasse am Gesamtverkehr ist im Wohngebiet der Bessergestellten erheblich größer als im Wohngebiet der Arbeiter. Auf der Berliner Hochbahn beträgt im Durchschnitt des ganzen Netzes der Anteil der zweiten Klasse 18 %, im West-Stadtverkehr 35 %, im West-Ostverkehr 18 % und im Stadt-Ostverkehr nur 8 %. Im Verkehr der Station Friedenau beträgt der Anteil der zweiten Klasse am Gesamtverkehr 40 %, im Verkehr der Station Lichten-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:40 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

berg-Friedrichsfelde nur 10 %; wenn also Stadtbahnlinien bessere Wohnbezirke und Arbeiterwohnbezirke verbinden, so ist die Verteilung des Verkehrs auf die Wagenklassen auf den beiden Teilstrecken der Bahn ganz verschieden. Da man aber für die Zahl der Sitzplätze in den beiden Wagenklassen ein festes Verhältnis anwenden muß, so ist auf der einen Strecke die Ausnutzung der dritten, auf der anderen die der zweiten Klasse ungünstig. Weiter wirkt aber noch besonders nachteilig ein, daß die Zeiteinteilung der verschiedenen Berufe eine verschiedene ist, und daß besonders der Wohnverkehr die höhere Wagenklasse bevorzugt. So ist z. B. in den morgens zur Stadt fahrenden Zügen der Wannseebahn und der Strecke Blankenese—Altona die zweite Klasse überfüllt, die dritte nur schwach besetzt, zur Zeit der Arbeiterbeförderung hat man das umgekehrte Verhältnis. Aus diesen Gründen reichen unter Umständen die Mehreinnahmen aus der zweiten Klasse nicht zu, um den Mehraufwand an Platzkilometern zu bezahlen. Eine Beschränkung auf eine einzige Wagenklasse, wie in Amerika und wie für die Hoch- und Untergrundbahn Gesundbrunnen—Neukölln geplant ist, kann häufig zweckmäßig sein.

Bei einer Stadtbahn wird die mittlere Platzausnutzung, bezogen auf die Sitzplätze, in der Regel höher sein als auf einer Vorortbahn, weil auf der Stadtbahn bei den sehr kurzen Fahrtdauern die Reisenden sich auch mit einem Stehplatz begnügen, im Vorortverkehr dagegen einen Sitzplatz beanspruchen. Auf der Berliner Stadtbahn betrug beispielsweise die mittlere Platzausnutzung im Jahre 1892 [46]) [47]) etwa 30 %, während sie auf der Wannseebahn im Jahre 1909 — nach Abbildung 20 (Tafel 3) — nur 22 % betrug. Im Gebiet des gesamten Berliner Stadt- und Vorortverkehrs war sie in demselben Jahre 25 % und damit gleich der mittleren Platzausnutzung auf der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahn überhaupt. Auf der Berliner Hochbahn, in deren Wagen viel Raum für Stehplätze ist, beträgt die mittlere Platzausnutzung auf die Sitzplätze bezogen zurzeit etwa 47 %, und auf der Hamburger Stadtbahn stellt sie sich nach überschlägigen Ermittlungen auf 35 %. Wenn man sich bei elektrischem Betriebe den Verkehrschwankungen durch Veränderung der Zugstärke in der Weise anpaßt, wie es die Zusammensetzung des Zuges aus einzelnen selbstfahrenden Einheiten ermöglicht, so kann man unter der Voraussetzung, daß tunlichst jedem Fahrgast ein Sitzplatz gewährt werden soll, unbedenklich mit einer mittleren Platzausnutzung von 35 % rechnen und unter günstigen Verhältnissen mit einer noch höheren

---

[46]) Berlin und seine Eisenbahnen, zweiter Band, S. 442.

[47]) Es ist hier unbedenklich, auch ältere Zahlen als Beispiel anzuführen, da die Platzausnutzung nicht von der absoluten Größe des Verkehrs, sondern nur von seiner örtlichen und zeitlichen Verteilung abhängt.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:40 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Zahl. Für einzelne bestimmte Zuggattungen wird man die Platzausnutzung noch etwas höher einschätzen können, beispielsweise für Vorort-Eilzüge, namentlich wenn sie weniger dem Wohnverkehr als den übrigen Verkehrsarten dienen, z. B. bei den Zügen, die zwischen Berlin und Potsdam verkehren; hier kann man unbedenklich mit 40—45 % Platzausnutzung rechnen. Auf die Platzausnutzung kann unter Umständen auch die Trennung in Raucher- und Nichtraucherwagen von Einfluß sein. Auf der Wannseebahn, wo, wie durchgehends im Berliner Stadt- und Vorortverkehr, die Plätze je zur Hälfte für Raucher und Nichtraucher bestimmt sind, kann man z. B. beobachten, daß sich auf der Endstation in der zweiten Klasse zunächst die Nichtraucherabteile füllen und die Raucherabteile erst dann voll besetzt werden, wenn die Nichtraucherabteile keinen Platz mehr bieten. Der Arbeiterverkehr bevorzugt andererseits wieder die Raucherabteile; da außerdem das Suchen der verschiedenartigen Plätze den Aufenthalt auf den Stationen verlängert und die Leistungsfähigkeit der Bahn verringert und schließlich auch die Zugbildung und Zugumbildung durch das Bestehen von Raucher- und Nichtraucherabteilen erschwert wird, so sollte man, wie es auf der Hamburger Stadtbahn und der Hamburger Hochbahn schon geschehen ist, das Rauchen überhaupt verbieten.

D. Beziehungen zwischen der größten Leistungsfähigkeit und der wirklichen Leistung einer Bahn.

Die Verteilung des Verkehrs über die einzelnen Tagesstunden, wie sie sich auf bestehenden Stadtbahnen darstellt, kann uns ein Bild davon geben, wie sich die wirkliche Leistung einer Bahnstrecke zu der größten Leistung verhält. Man muß hierbei die Stadtstrecken und nicht die Vorortstrecken berücksichtigen, weil auf den Stadtstrecken der Verkehr am größten ist; wie aus Zahlentafel 8 Seite 624 hervorgeht, beträgt das Verhältnis des größten Verkehrs in einer Stunde zum mittleren Tagesverkehr bei der Berliner Stadtbahn etwa 3 : 1 und 2 : 1, bei der Berliner Hochbahn 2,3 : 1. Wir können daher eine Verhältniszahl von 2,5 : 1 wohl zugrunde legen.

In Zahlentafel 20 S. 1176 war die größte stündliche Leistungsfähigkeit einer Stadtbahn mit 150 m langen Zügen bei einer Wagenbreite von 2 600 mm und bei einer Zugfolge von 103 Sekunden auf 21 960 Sitzplätze angegeben worden, und wenn wir im praktischen Betrieb statt dessen 120 Sekunden zugrunde legen, so erhalten wir eine Leistungsfähigkeit von 18 850 Plätzen stündlich, oder bei 20 stündigem Betrieb von täglich 377 000 Plätzen in jeder Richtung. Diese so ermittelte Zahl gibt uns Gelegenheit, nachzuprüfen, ob das in Abbildung 1 (Tafel 1) entworfene Bahnnetz für den angenommenen Verkehr von 860 Millionen Fahrten auch zureicht, und ob es noch eine gewisse Steigerung des Verkehrs für die Zukunft zuläßt.

Generated on 2019-07-31 15:40 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Wenn man den über den Stadtmittelpunkt hinausgehenden Verkehr vernachlässigt, so können wir annehmen, daß unser Bahnnetz aus 20 einzelnen Linien besteht, die vom Stadtinnern nach den Außenbezirken führen. Wenn weiter angenommen wird, daß auf diesen Linien jeder Platz einmal besetzt wird, so müssen im Jahre 860 000 000 : 0,35 = 2 457 000 000[48]) Plätze gefahren werden, das gibt täglich 6 730 000 Plätze oder für jede Linie 336 000 und für jede Fahrtrichtung 168 000 Plätze, während 377 000 gefahren werden können. Der Unterschied zwischen diesen beiden Zahlen ist ausreichend, um den besonderen Verkehrsansprüchen einzelner Tage und der künftigen Verkehrsentwicklung zu genügen.

Es ist nun ferner noch zu untersuchen, ob die Leistungsfähigkeit der Bahnlinien zu Zeiten des stärksten Verkehrs zureicht. Wenn man annimmt, daß sich die 860 Millionen Fahrten gleichmäßig über alle 20 Linien erstrecken, so ergeben sich im ganzen Netz täglich 2 356 000 Fahrten, auf jeder Linie stündlich in einer Richtung 2 945 Fahrten. Wenn nun der Verkehr der stärksten Stunde das 2,5 fache des Tagesdurchschnitts ausmacht, so fahren im stärksten Stundenverkehr in einer Richtung 7 360 Personen, während 18 850 Plätze gefahren werden können.

Abschnitt II:

Ermittlung der Betriebskosten.

Wir wollen die Betriebskosten unter Zugrundelegung der Verhältnisse in unserer idealen Stadt berechnen.

In Zahlentafel 9 Seite 636 wurden die in einem Jahre zu befördernden Personenkilometer zu 4 912 200 000
ermittelt, dem entsprechen an Sitzplatzkilometern . . . . 14 000 000 000.
Rechnet man ein Gewicht von 500 kg für den besetzten Sitzplatz, so ergeben sich an Tonnenkilometern . . . . . 7 000 000 000.
Wählt man den mittleren Achsdruck zu 9 t (gemittelt zwischen Treibachse und Laufachse), so ergeben sich 777 777 778
Achskilometer, und bei Zugrundelegung von vierachsigen Wagen 194 444 444
Wagenkilometer.

A. Zugförderungskosten.

1. Der Energiebedarf.

Für die Berechnung des Energiebedarfs wollen wir eine gerade, ebene Bahn zugrunde legen.

---

[48]) Die Platzausnutzung wurde zu 35 % angenommen.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:40 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Bei einer Beschleunigung von 0,5 m/Sek.^{2} und einer Geschwindigkeit von 60 km in der Stunde = 16,67 m in der Sekunde ergibt sich der Anfahrweg zu 277,78 m, bei einer Verzögerung von 1 m/Sek.^{2} der Bremsweg zu 138,9 m, Anfahr- und Bremsweg also zu 417 m. Für die gleichmäßige Bewegung unter Strom ergibt sich also ein Weg, der um 417 m kürzer als die Stationsentfernung ist.

Die Beschleunigungsarbeit [49]) beim Anfahren ergibt sich für

$$1 \text{ t Zuggewicht zu } \frac{1\,000 \cdot v^2}{2 \cdot 9{,}81} \text{ mkg,}$$

oder, da 1 PS-Stunde = 75 . 3 600 = 270 000 mkg ist,

$$\text{zu } \frac{0{,}0037 \cdot v^2}{2 \cdot 9{,}81} \text{ PS-Stunden,}$$

oder, da 1 PS-Stunde = 736 Watt-Stunden ist,

$$\text{zu } \frac{2{,}73 \cdot v^2}{2 \cdot 9{,}81} \text{ Watt-Stunden.}$$

Hierbei ist v die Geschwindigkeit in m/Sek. = 16,67, und es ergibt sich die Beschleunigungsarbeit

$$\text{zu } \frac{2{,}73 \cdot 16{,}67}{2 \cdot 9{,}81} = 39{,}1 \text{ Wattstunden.}$$

Hierzu ist für die Beschleunigung der umlaufenden Masse der Motoren ein Zuschlag von 15 % zu machen, so daß die gesamte Beschleunigungsarbeit 45 Wattstunden für die t ergibt.

Der Energiebedarf der gleichmäßigen Bewegung beträgt, bezogen auf die t Zuggewicht,

$$w \cdot 1\,000 \text{ mkg,}$$

worin w den Zugwiderstand in $^0/_{00}$ bedeutet; wenn man dies wie vorher auf Wattstunden umrechnet, erhält man

$$\frac{w \cdot 736}{75 \cdot 36} = w \cdot 2{,}72 \text{ Wattstunden für das tkm.}$$

Setzt man

$$w = 2{,}5 + 0{,}003\, v^2,$$

worin v die Geschwindigkeit in km/Std., oder bei einer Geschwindigkeit von 60 km = 3,58 ist, so ergibt sich der Arbeitsverbrauch der gleichmäßigen Bewegung zu 9,74 Wattstunden für das tkm.

---

[49]) Der Gang der nachfolgenden Rechnung ist dem Werke von Dr.-Ing. Esch „Über den Einfluß der Geschwindigkeit der Beförderung auf die Selbstkosten der Eisenbahnen", Jena 1911, entnommen.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:40 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die Widerstandsarbeit während der Anfahrt berechnet sich folgendermaßen:

Der Zugwiderstand wächst von 2,5 auf $2{,}5 + 0{,}003\ v^2$, beträgt im Mittel $2{,}5 + 0{,}0015\ v^2$ und stellt sich also bei 60 km Endgeschwindigkeit zu 3,04.

Der Wattstundenverbrauch für das tkm beträgt also $3{,}04 \cdot 2{,}72 = 8{,}96$ Wattstunden, und da der Anfahrweg 0,278 km beträgt, so ergeben sich für die Tonne Zuggewicht $8{,}96 \cdot 0{,}278 = 2$ Wattstunden.

Für einen Stationsabstand d berechnet sich der Energiebedarf für das Tonnenkilometer demnach zu

$$\frac{45 + 2 + 9{,}74\ (d - (a + b))}{d},$$

wobei a + b der Anfahrweg und Bremsweg in km = 0,417, der Stationsabstand d ebenfalls in Kilometer einzusetzen ist. Dies ergibt für die Stationsentfernungen von 417 bis 19 200 m den in Zahlentafel 28 (S. 1472) in Spalte 3 eingesetzten Energieverbrauch in Wattstunden für das Tonnenkilometer. Gibt man hierzu einen Zuschlag von 10 % für Heizung, Beleuchtung und Verschubfahrten, so erhält man den in Spalte 4 eingesetzten Wattstundenverbrauch für das Tonnenkilometer, am Treibrad gemessen. Rechnet man den Wirkungsgrad der Arbeitsübertragung vom Schaltbrett bis zum Motor zu 60 %, worin die Verluste in der Übertragungsleitung, den Transformatoren oder Umformern, der Arbeitsleistung, der Rückleitung, dem Motor, dem Zahnradvorgelege einbegriffen sind, so erhält man den in Spalte 5 der Zahlentafel angegebenen Energieverbrauch am Schaltbrett des Kraftwerkes [50]). Das Ergebnis der Rechnung ist in Abbildung 52 (S. 1473) graphisch dargestellt.

1. Stromkosten.

Bei einer mittleren Stationsentfernung von 1 055 m beträgt der Stromverbrauch am Schaltbrett des Kraftwerks gemessen 93 Wattstunden für das Tonnenkilometer. Es ergeben sich

$$7\,000\,000\,000 \cdot 0{,}093 = 651\,000\,000 \text{ kwstdn.}$$

---

[50]) Wir haben unseren Betrachtungen eine gerade, ebene Bahn zugrunde gelegt. Für Bahnen mit vielen Neigungen und Krümmungen wird der Wattstundenverbrauch an sich etwas höher. Andererseits wurde aber die Stromersparnis beim Auslaufenlassen des Zuges nicht berücksichtigt, und dadurch wird ein Ausgleich erzielt, so daß die gefundenen Zahlen auch als Mittelwerte für wirkliche Verhältnisse gelten können.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:41 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die Kosten einer Kilowattstunde stellen sich bei größeren Kraftwerken ungefähr wie folgt:

a)	Kohlen (18 ℳ für die Tonne)	3,00 ₰
b)	Schmier- und Putzmaterial	0,02 ,,
c)	Gehälter und Löhne	0,30 ,,
d)	Unterhaltung	0,08 ,,
		3,4 ₰

651 000 000 zu 0,034 22 134 000

zusammen 1. Stromkosten 22 134 000 ℳ.

Zahlentafel 28.

Energiebedarf für 1 tkm.

Stations-entfernung m	Länge der Fahrt im Beharrungs-zustand m	Energiebedarf am Treibradumfang Wattstdverbrauch für das tkm	Energie-bedarf einschl. 10 % Zuschlag Wattstd.	Energie-bedarf des Kraft-werkes am Schaltbrett Wattstd.
417	—	$\frac{47}{0{,}417} = 114$	125	208
500	83	$\frac{47 + 9{,}74 \cdot 0{,}083}{0{,}500} = 96$	106	173
600	183	$\frac{47 + 9{,}74 \cdot 0{,}183}{0{,}600} = 79$	85	142
800	383	$\frac{47 + 9{,}74 \cdot 0{,}383}{0{,}800} = 63$	69	125
1 000	583	$\frac{47 + 0{,}74 \cdot 0{,}583}{1{,}000} = 53$	58	97
1 055	638	$\frac{47 + 0{,}74 \cdot 0{,}638}{1{,}055} = 51$	56	93
1 200	783	$\frac{47 + 0{,}74 \cdot 0{,}783}{1{,}200} = 46$	51	85
2 400	1 983	$\frac{47 + 0{,}74 \cdot 1{,}983}{2{,}400} = 28$	32	53
4 800	4 383	$\frac{47 + 0{,}74 \cdot 4{,}383}{4{,}800} = 18$	20	33
9 600	9 183	$\frac{47 + 0{,}74 \cdot 9{,}183}{9{,}600} = 14$	15	25
19 200	18 783	$\frac{47 + 0{,}74 \cdot 18{,}783}{19{,}200} = 12$	13	22

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:41 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

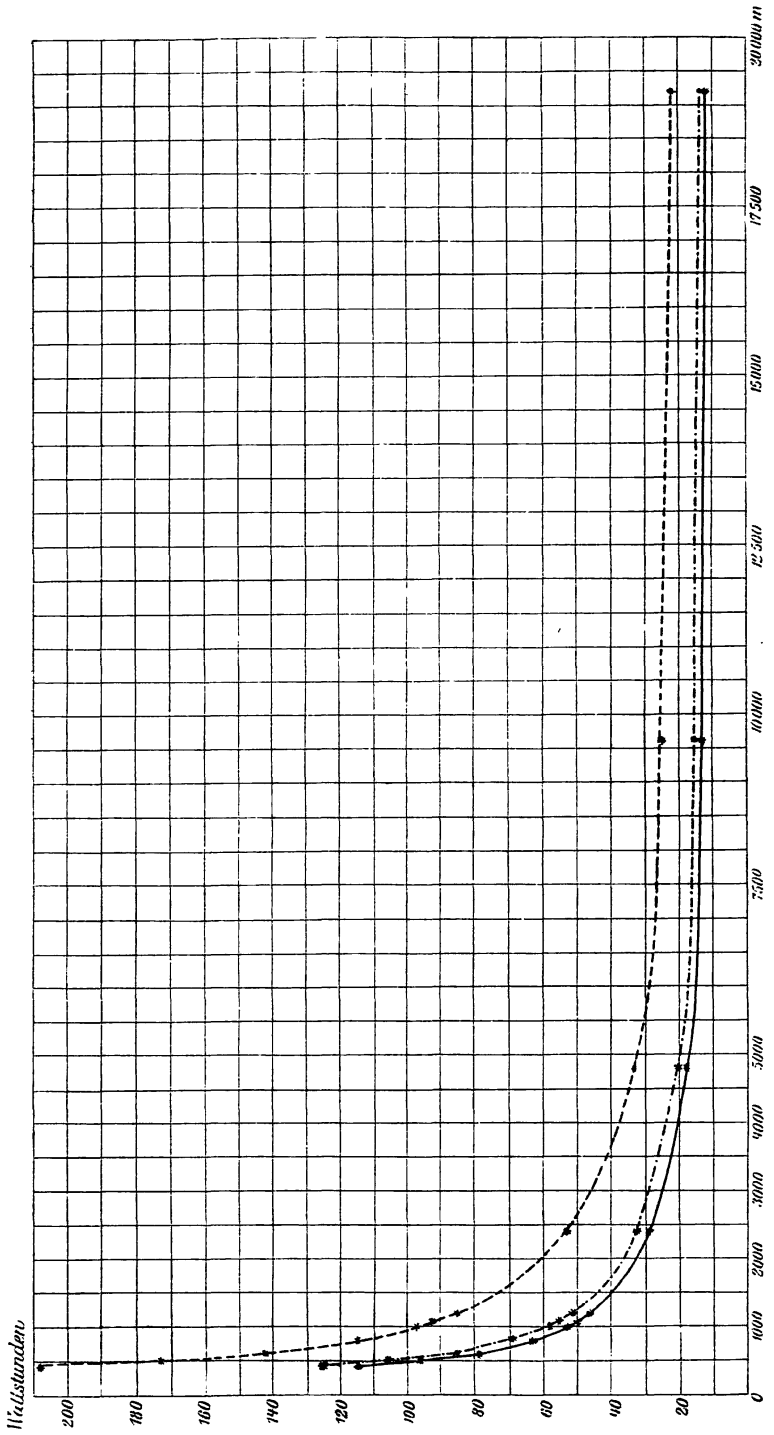


Abb. 52. Wattstundenverbrauch für das Tonnenkilometer bei verschiedenen Stationsentfernungen.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:41 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

2. Gehälter und Löhne des Fahrpersonals.

Jeder Zug sei mit 1 Fahrer und 1 Schaffner besetzt. Bei 20 Stunden Betriebsdauer verkehren bei 4 Minuten durchschnittlicher Zugfolge innerhalb der Geschäftsstadt und der geschlossenen Wohnstadt stündlich in jeder Richtung im Mittel 15 Züge, am Tage 20.15 = 300 Züge, bei einer durchschnittlichen Zugfolge von 8 Minuten in den Außenbezirken ergeben sich in jeder Richtung 150 Züge.

Im Gebiet der Geschäftsstadt und der geschlossenen Wohnstadt liegen 74,4 km Bahn = 148,8 km Gleis; die mittlere Stationsentfernung beträgt $\frac{74{,}4}{106-10} = 775$ m, bei dieser Entfernung beträgt die Reisegeschwindigkeit nach Zahlentafel 14 Seite 852 28,8 km. Die Umlaufszeit eines Zuges beträgt daher $\frac{148{,}8}{28{,}8} = 5{,}17$ Stunden. Die Fahrtdauer von 300 Zügen beträgt mithin 300 . 5,17 = 1 552 Stunden. Da auf jeder der 10 Linien 114 Züge am Rande der geschlossenen Wohnstadt beginnen und enden, kommen 114 . 20 = 2 280 Kehraufenthalte von 6 Minuten = 2 280 . 0,1 = 228 Stunden hinzu. Zusammen ergeben sich 1 552 + 228 = 1 780 Stunden.

Im Gebiet der offenen Bauweise und der Vororte liegen 158,3 km Bahn = 316,6 km Gleis. Die mittlere Stationsentfernung beträgt 158,3 : 85 = 1 862 m; bei dieser Entfernung beträgt die Reisegeschwindigkeit nach Zahlentafel 14: 41,3 km. Die Umlaufszeit eines Zuges beträgt daher 316,6 : 41,3 = 7,65 Stunden; die Fahrtdauer von 150 Zügen beträgt demnach 150 . 7,65 = 1 148 Stunden. Die Wendezeit berechnet sich wie vorher zu 228 Stunden, zusammen ergeben sich 1 148 + 228 = 1 376 Stunden. Die Gesamtfahrtdauer beträgt daher 1 780 + 1 376 = 3 156 Stunden.

Die Dienstzeit des Zugbeamten wird zu 8 Stunden angenommen, davon 7 Stunden Fahrdienst und 1 Stunde Vorbereitungs- und Abschlußdienst, so daß im ganzen 3 156 : 7 = 451 Fahrer und ebensoviele Schaffner beschäftigt werden.

451 Fahrer zu	1 800 ℳ =	811 800 ℳ
451 Schaffner zu . . .	1 800 „ =	811 800 „
		1 623 600 ℳ
Hierzu 20 % für Ablösung an den Ruhe- und Krankheitstagen, sowie für die Wohlfahrtseinrichtungen		324 720 ℳ
zusammen 2. Gehälter und Löhne des Fahrpersonals .		1 948 320 ℳ

3. Unterhaltung und Reinigung der Wagen.

Für das Wagenkilometer 0,035 ℳ.

194 444 444 . 0,035 = ... 6 785 555 ℳ

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:42 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Rechnet man hierzu die Kosten zu 1.	22 134 000 ℳ
und zu 2.	1 948 320 „
so ergibt die Summe der reinen Zugförderungskosten	30 867 875 ℳ

B. Unterhaltung der Strecke.

4. Unterhaltung des Bahnkörpers.

42,0 km Unterpflasterbahn für das km 1 000 ℳ = . . .	42 000 ℳ
32,4 km eiserne Hochbahn für das km 6 000 ℳ = . . .	194 400 „
157,5 km Erdbau für das km 2 000 ℳ = . . .	315 000 „
Unterhaltung der Haltestellen:	
½ % vom Wert 39 730 000 ℳ = ...	198 650 „
Beleuchtung der Tunnelstrecke:	
42,0 km, für das km 10 000 ℳ = ...	420 000 „
Beleuchtung der Haltestellen:	
66 Tunnelhaltestellen zu 2 000 ℳ = ...	132 000 „
125 offene Haltestellen zu 1 000 ℳ = ...	125 000 „
zusammen 4. Unterhaltung des Bahnkörpers	1 427 050 ℳ

5. Unterhaltung des Oberbaues.

α) Hauptgleise.

Für 1 000 Tonnenkilometer nach den Aufschreibungen auf der Versuchsbahn bei Oranienburg 0,034 Tagewerke; das Tagewerk mit Rücksicht auf die Nachtarbeit gerechnet zu 5 ℳ, für 1 000 tkm ergibt 0,17 ℳ.

7 000 000 000 zu 0,00017 ℳ	1 190 000 ℳ

β) Nebengleise und Weichen.

Unterhaltung der Nebengleise und Weichen,	
25 % obiger Summe	297 500 „
zusammen 5. Unterhaltung des Oberbaues	1 487 500 ℳ

6. Unterhaltung der Stromleitungen:

1 % vom Wert 27 828 000 ℳ = ...	278 280 ℳ

7. Unterhaltung der Sicherungsanlagen:

5 % vom Wert 4 174 200 ℳ = ...	208 710 „
Hierzu die Kosten von 4.	1 427 050 „
und von 5.	1 487 500 „
ergibt als Gesamtsumme für die Unterhaltung der Strecke	3 401 540 ℳ

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:42 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

C. Stations- und Abfertigungskosten.

8. Personalkosten der Haltestellen:

Der Personalbedarf einer Station beträgt im Mittel

3 Bahnsteigaufsichtsbeamte	zu 1 800 ℳ = .	5 400 ℳ	
2,5 Blockwärter	zu 1 800 ℳ = .	4 500 „	
4 Türschließer	zu 1 200 ℳ = .	4 800 „	
3 Bahnsteigschaffner	zu 1 500 ℳ = .	4 500 „	
2,5 Fahrkartenverkäufer	zu 1 500 ℳ = .	3 750 „	
hierzu rund 20 % Zuschlag für Ablösung an den Ruhe- und Krankheitstagen sowie für Wohlfahrtseinrichtungen		4 650 „	
für eine Station		27 600 ℳ	
für 191 Stationen 191 . 27 600 = ...		5 271 600 „	
zusammen 8. Personalkosten der Haltestellen			5 271 600 ℳ

9. Personalkosten der Blockstationen:

Auf eine Blockstation kommen

2,5 Blockwärter zu 1 800 ℳ = ...	4 500 ℳ	
hierzu 20 % Zuschlag für Ablösung an den Ruhe- und Krankheitstagen sowie für Wohlfahrtseinrichtungen	900 „	
für eine Station	5 400 „	
für 14 Blockstationen 14 . 5 400 = ...	75 600 „	
zusammen 9. Personalkosten der Blockstationen		75 600 ℳ

10. Personalkosten der Stellwerke:

Die Stellwerke sind an den Abzweigungsstellen zu den Abstellbahnhöfen und Werkstätten anzulegen.

Personalkosten eines Stellwerkes:

2,5 Blockwärter zu 1 800 ℳ = ...	4 500 ℳ	
2,5 Weichensteller zu 1 800 ℳ = ...	4 500 „	
Hierzu 20 % Zuschlag für Ablösung an den Ruhe- und Krankheitstagen sowie für Wohlfahrtseinrichtungen	1 800 „	
für eine Station zusammen	10 800 „	
24 Stellwerke erfordern 24 . 10 800 ℳ = . . .		259 200 ℳ
Zusammen C. Stations- und Abfertigungskosten		5 606 400 ℳ

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:43 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

D. Erneuerungskosten.

Der Abnutzung unterworfene Teile der Bahnanlage müssen von Zeit zu Zeit erneuert werden, und zwar kann diese Erneuerung entweder eine Teilerneuerung sein, indem einzelne Teile, z. B. des Oberbaues, wie die Laschen oder die Schienen, ausgewechselt werden, oder indem der Bettung als Ersatz für die zerfahrene Menge neues Material zugefügt wird, oder aber, es kann eine vollständige Erneuerung, beispielsweise des ganzen Oberbaues, eines Kessels einer Dampfmaschine oder eines Stromerzeugers stattfinden; auch können neue Wagen an Stelle von abgängigen beschafft werden. Die Erneuerung einzelner Teile der Betriebsmittel oder der Stromerzeugungsanlagen pflegt man bei den Unterhaltungskosten zu berechnen. Da nun bei räumlich beschränkten Unternehmungen die Erneuerungen sich nicht gleichmäßig über alle Jahre verteilen, sondern in gewissen Zeitabständen eintreten, so ist es in solchen Fällen notwendig, sogenannte Erneuerungsfonds anzulegen, denen jedes Jahr eine bestimmte Summe überwiesen und aus denen dann die teilweise oder vollständige Erneuerung bestritten wird.

Aber auch für die der Abnutzung nicht unterworfenen Teile ist es zweckmäßig, gewisse, wenn auch geringe, Erneuerungsrücklagen zu machen, weil bei ihnen Veränderungen aus baulichen und betrieblichen Gründen notwendig werden können, die nicht infolge einer Verkehrsvergrößerung erforderlich sind, sowie aus Rücksichten aus der Umgebung, z. B. Veränderung der Straßenanlagen, entspringen können oder notwendig werden, weil die Einrichtungen unmodern geworden sind. Auch wird es zweckmäßig sein, bei Erweiterungsbauten die Aufwendungen für den Abbruch bestehender Anlagen und einen dem Wert der zu beseitigenden Anlagen entsprechenden Betrag aus dem Erneuerungsfonds zu nehmen, weil diese Beträge kein werbendes Kapital darstellen und daher dem Baufonds nicht gut zur Last gelegt werden können[51]).

Die Ausführungsanweisung zum preußischen Kleinbahngesetz vom 18. August 1898 enthält in § 11 Bestimmungen über die Bildung eines Erneuerungsfonds bei nebenbahnähnlichen Kleinbahnen. Danach sind Jahresrücklagen zu machen, deren Höhe je nach den besonderen Verhältnissen und Bedürfnissen des Unternehmens auf

a) 1—2 % von dem zusammengerechneten Beschaffungswerte der Schienen, Weichen und des Kleineisens,
b) 2,5—5 % vom Beschaffungswert der Schwellen (gemeint sind offenbar Holzschwellen),
c) 1,25—2,2 % von dem der Lokomotiven,
d) 0,75—1,5 % von dem der Wagen zu bemessen ist.

[51]) Dies geschieht leider häufig, und die Folge ist eine „Kapitalverwässerung".

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:42 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Ferner sollen dem Erneuerungsfonds neben seinen Zinsen die Erlöse aus den Verkäufen der Altmaterialien zugeführt werden. Wenn diese Vorschriften nun für Stadt- und Vorortbahnen, die keine nebenbahnähnliche Kleinbahnen sind, auch nicht gelten, so werden sie doch sinngemäß anzuwenden sein. Dabei wird man berücksichtigen müssen, daß für die Stadtbahn mit ihrem dichten Betrieb höhere Rücklagen notwendig werden. Es wird im allgemeinen richtiger sein, die Höhe der Erneuerungsrücklagen für den Oberbau nicht nach Jahren, sondern nach den Betriebsleistungen zu bemessen. Dagegen wird man die Erneuerungskosten für die Stromerzeugungsanlagen und die Betriebsmittel nach Jahren rechnen können, da die Ausnutzung dieser Anlagen im allgemeinen von der Größe der Betriebsleistung unabhängig ist.

11. Erneuerung des Bahnkörpers.

Wert des Bahnkörpers ohne Grunderwerb 461 705 000 ℳ.

$1^0/_{00}$ vom Wert	461 700 ℳ

12. Erneuerung des Oberbaues.

Nach den Beobachtungen auf der Versuchsbahn bei Oranienburg und an anderen Stellen wird eine Erneuerung der Laschen und des Kleineisens nach einer Belastung des Gleises mit 50 000 000 t, eine Erneuerung der Schienen (und eisernen Schwellen) nach einer Belastung von 100 000 000 t notwendig. Die Beschaffungskosten für 1 km Gleis betragen:

Schienen	12 000 ℳ
Schwellen	13 000 „
Kleineisen	5 000 „
zusammen .	30 000 ℳ

Der Altwert möge 30 % betragen. Ein vollständiger Gleisumbau im Betrieb ohne Bettungserneuerung kostet an Löhnen für das Kilometer 4 000 ℳ, die Erneuerung der Laschen und des Kleineisens 500 ℳ. Ferner seien während eines Betriebes von 20 000 000 t für das Kilometer Gleis 150 cbm Bettung einzubauen, deren Beschaffung und Verteilung etwa 8 ℳ für das Kubikmeter = 1 200 ℳ für das Kilometer kosten soll, dann erfordern 100 000 000 tkm folgende Kosten:

a) Beschaffung des Kleineisens (nach Abzug des Altwertes)	3 500 ℳ	
Verlegung	500 „	
		4 000 ℳ

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:42 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

b) Erneuerung des Gleisgestänges:

Beschaffung	21 000 ℳ	
Verlegung	4 000 „	
		25 000 ℳ
c) Erneuerung der Bettung 5 . 1 200 = .		6 000 „
	a + b + c =	35 000 ℳ.

Also für 1 000 tkm 0,35 ℳ.

Für Erneuerung der Nebengleise ist nichts zu rechnen, da auf ihnen nötigenfalls das in den Hauptgleisen gewonnene Material wieder Verwendung finden kann. Für Erneuerung der Weichen muß aber noch ein kleiner Zuschlag gemacht werden, den wir rund zu 10 % bemessen wollen, somit kostet die Erneuerung des Oberbaues für 1 000 tkm 0,385 ℳ und für 7 000 000 000 tkm . . . . . 2 695 000 ℳ

zusammen 12. Erneuerung des Oberbaues . . 2 695 000 ℳ

13. Erneuerung der Stromerzeugungsanlagen (Dampfkessel, Dampfmaschinen und elektrische Maschinen).

5% vom Wert (15 Jahre Dauer); die Gesamtkosten der Stromerzeugungsanlagen waren 69 570 000 ℳ. Davon kommen rund 80 % auf maschinelle Anlagen = rund 56 000 000 ℳ hiervon 5 % = ... 2 800 000 ℳ

zusammen 13. Erneuerung der Stromerzeugungsanlagen 2 800 000 „

14. Erneuerung der Stromleitungen:

2,4 % (25 Jahre Dauer) von 27 828 000 ℳ = ... 667 872 „

15. Erneuerung der Betriebsmittel:

3,4 % (20 Jahre Dauer) von 115 950 000 ℳ = ... 3 942 300 „

16. Erneuerung der Werkstattseinrichtungen:

5 % (15 Jahre Dauer) von rund 2 000 000 ℳ = ... 100 000 „

zusammen D. Erneuerungskosten . . 10 666 872 ℳ

E. Allgemeine Verwaltungskosten.

Zu den Verwaltungskosten sind die Steuern zu rechnen. Man kann auch die Abgaben an die Wegeunterhaltungspflichtigen an dieser Stelle buchen. Steuern und Abgaben werden meist zusammen betrachtet. Ihre Höhe

Generated on 2019-07-31 15:42 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

richtet sich nach den Einnahmen oder den Überschüssen. Da diese aber noch nicht bekannt sind, müssen wir die Steuern und Abgaben ebenso wie die übrigen Verwaltungskosten als Prozentsätze der Betriebsausgaben ansetzen. Ausgehend von den von der Berliner Hoch- und Untergrundbahngesellschaft zu zahlenden Beträgen können wir für Steuern 2 %, für Abgaben 4,5 % der Betriebsausgaben rechnen.

Zu den Betriebsausgaben zählen ferner die Rücklagen zum Spezialreservefonds. Über die Bildung des Spezialreservefonds schreibt die oben erwähnte Ausführungsanweisung zum Preußischen Kleinbahngesetz vor, daß er zur Bestreitung von Ausgaben dienen soll, die durch außergewöhnliche Elementarereignisse und größere Unfälle hervorgerufen werden, und daß ihm ein jährlicher Betrag von ½ bis 3 % des Reinertrages zugeführt werden soll, solange bis der Spezialreservefonds den Betrag von 5 % des Anlagekapitals erreicht hat. Dies wären bei dem gedachten Unternehmen rund 50 000 000 ℳ; das ist also etwa ebensoviel wie die jährlichen Betriebsausgaben. Ein solcher Prozentsatz erscheint daher für Bahnen mit so hohem Anlagekapital zu groß. Bei der Gesellschaft für Elektrische Hoch- und Untergrundbahnen betrug in der Bilanz vom 31. Dezember 1909 bei rund 90 000 000 ℳ Anlagekapital der Reservefonds und der Fonds für außergewöhnliche Ausgaben im Betriebe rund 2 200 000 ℳ, rund 2,5 % des Anlagekapitals. Das Unternehmen bestand 9 Jahre, dies würde also einer jährlichen Rücklage von 0,3 % entsprechen. Das sind bei unserem gedachten Unternehmen jährlich rund 3 000 000 ℳ. Mit Rücksicht auf die Höhe dieser Rücklage für den Spezialreservefonds wollen wir die Generalunkosten, die man sonst mit 20 % der sonstigen Betriebsunkosten anzunehmen pflegt, zu 25 %, zusammen E. Allgemeine Verwaltungskosten zu . . . . . 12 635 672 ℳ annehmen.

Wiederholung:

A.	Zugförderungskosten	30 867 875 ℳ
B.	Unterhaltung der Strecke	3 401 540 „
C.	Stations- und Abfertigungskosten .	5 606 400 „
D.	Erneuerungskosten	10 666 872 „
E.	Allgemeine Verwaltungskosten . . .	12 635 672 „
	Gesamtsumme der Betriebsausgaben (Selbstkosten der Beförderung)	63 178 359 ℳ

Dies ergibt bei 860 000 000 Fahrten einen Betrag von 7,34 ₰ für die Fahrt und bei einer mittleren Fahrtlänge von 5,71 km einen Betrag von 1,28 ₰ für das Personenkilometer.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:42 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Schlußfolgerungen aus diesen Zahlen.

Den weitaus größten Einzelposten in dieser Rechnung machen die Stromkosten aus. Sie betragen rund 35 % der gesamten Betriebskosten. Da durch ungeschicktes Fahren ein nicht unbeträchtlicher Mehraufwand an Stromverbrauch eintreten kann, so ist besonderes Gewicht darauf zu legen, daß die Fahrschalter von den Fahrern geschickt gehandhabt werden. Es wird daher zweckmäßig sein, den Fahrern Stromersparnisprämien zu gewähren; dies kann einmal in der Weise geschehen, wie es heute bei der Eisenbahnverwaltung bei der Berechnung der Kohlen- und Ölprämien gebräuchlich ist, daß von der gesamten Stromersparnis unter einem bestimmten Sollmaß ein Anteil unter sämtliche Fahrer verteilt wird. Der andere Weg ist die Anbringung von selbstanzeigenden Stromverbrauchsmessern in den Wagen, die so eingerichtet sein müssen, daß die Rechenarbeit im Bureau auf ein Mindestmaß eingeschränkt wird.

Weiter zeigen die Zahlen, daß die Gehälter und Löhne des Fahrpersonals nur einen geringen Anteil an den Gesamtkosten haben. Da nun die Vermehrung der Zugzahl unter Beibehaltung der Gesamtzahl der Wagenkilometer lediglich eine Vermehrung der Gehälter und Löhne des Fahrpersonals, sonst aber keine Vermehrung der Betriebskosten verursacht, so ist es bei elektrischem Betrieb zweckmäßig, die Länge der Züge möglichst gering, die Zahl der Züge möglichst groß zu machen; denn je größer die Zahl der Züge, und je geringer demnach die Zugfolge, einen desto größeren Verkehr zieht die Stadtbahn im Wettbewerb mit den übrigen Verkehrsmitteln an sich, und um so größer wird der Anreiz zur Besiedelung des Außengeländes.

Die Zahlen sind auf der Grundlage einer Platzausnutzung von 35 % berechnet. Eine Änderung in der Annahme über die Platzausnutzung bringt eine erhebliche Veränderung der Betriebskosten für das Personenkilometer mit sich. Da mit der geringeren Platzausnutzung die Gesamtzahl der gefahrenen Plätze wächst, und sich damit fast alle Zahlen im gleichen Verhältnis ändern, und nur die Posten unter 4., Unterhaltung des Bahnkörpers, 6. Unterhaltung der Stromleitungen, und die Zahlen unter C., Stations- und Abfertigungskosten, als unabhängig von der Zugzahl betrachtet werden können, so ergibt sich folgendes Bild:

Von den Beträgen von A—D in Summe von 50 542 687 ℳ sind 7 499 569 ℳ = rund 15 % unabhängig, 43 013 000 ℳ = 85 % abhängig von der Platzausnutzung.

Hieraus ergibt sich, daß bei 30 % Platzausnutzung die Betriebskosten 115 %, bei 40 % Platzausnutzung 90 % des für 35 % Platzausnutzung gefundenen Wertes betragen, das sind im ersten Falle 8,44 ₰ für die Fahrt, 1,47 ₰ für das Personenkm, im 2. Falle 6,61 ₰ für die Fahrt, 1,15 ₰ für das Personenkilometer.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:42 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

F. Verzinsung des Anlagekapitals.

Wenn man die Verzinsung des Anlagekapitals den Betriebsausgaben zurechnet, so werden diese dadurch erheblich vermehrt. Der Anlagewert der gedachten Bahn beträgt 969 219 456 ℳ. Eine 4 %ige Verzinsung ergibt 38 768 778 ℳ Jahreszinsen. Das macht auf die Fahrt 4,27 ₰, auf das Personenkilometer 0,75 ₰, so daß sich die Gesamtkosten auf 11,61 ₰ für die Fahrt und 2,03 ₰ für das Personenkilometer belaufen. Hierbei ist zu berücksichtigen, daß die Baukosten der Bahn zu rund 4 000 000 ℳ für das Kilometer veranschlagt worden sind, welche Zahl einen Mittelwert für derartige Bahnunternehmen darstellt [52]). Wenn die durchschnittlichen Baukosten einer Stadtbahn erheblich höher sind, so wird der Einfluß der Verzinsung auf die Ausgaben der Bahn ein größerer.

G. Einfluß einer begrenzten Konzessionsdauer.

Bei einer zeitlich beschränkten Konzessionsdauer erhöhen sich die Betriebskosten dadurch, daß der Wert der Teile der Bahnanlagen, die nach Ablauf der Konzessionsdauer von dem Bahnunternehmer nicht mehr benutzt werden können oder unentgeltlich dem Wegeunterhaltungspflichtigen anheimfallen, bis zu diesem Tag getilgt werden muß.

Unter der Voraussetzung, daß die Erneuerungskosten dauernd für die Betriebsfähigerhaltung der betreffenden Teile der Bahn wirklich aufgewendet werden, ist die Tilgung unabhängig von den Aufwendungen für die Erneuerung der Bahnanlagen vorzunehmen.

Unter der Annahme, daß der Wert der festen Teile der gedachten Bahnanlage in 50 oder 100 Jahren zu tilgen ist, sind 0,655 % oder 0,0808 % jährlich zurückzulegen. Da die Beschaffungskosten der Betriebsmittel, einschließlich 3 % insgemein und 10 % Verwaltungskosten, rund 131 000 000 ℳ betragen, so bleibt für die festen Teile der Bahn ein Anlagewert von 969 000 000—131 000 000 = 838 000 000 ℳ übrig. 0,655 % davon sind 5 489 000 ℳ und 0,0808 % sind 677 000 ℳ. Ein Ablauf der Konzessionsdauer nach 50 Jahren verursacht also Mehrkosten von 0,64 ₰ für die Fahrt und 0,11 ₰ für das Personenkilometer und ein Ablauf der Konzessionsdauer nach 100 Jahren Mehrkosten von 0,08 ₰ für die Fahrt und 0,01 ₰ für das Personenkilometer.

(Fortsetzung folgt.)

---

[52]) Der Anlagewert der Berliner Hoch- und Untergrundbahn betrug im Jahre 1909 4 Millionen Mark für das Kilometer.

Generated on 2019-07-31 15:42 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Die Eisenbahnen Ungarns im Jahre 1910[1].

Mitgeteilt
von Eisenbahninspektor **Rudolf Nagel.**

Die Baulänge der im Betrieb befindlichen, dem allgemeinen Verkehr dienenden Eisenbahnen betrug im Jahre 1909 20 263 km, im Jahre 1910 sind 383,4 km neu gebaut. Die Betriebslänge stellte sich sonach am Ende des Jahres 1910 auf 20 646,4 km. Die Vergrößerung des Netzes rührt teils von der Eröffnung neu erbauter Nebenbahnlinien, teils von der Erweiterung des Netzes der Königlich ungarischen Staatsbahnen her.

Das Eisenbahnnetz besteht aus folgenden Hauptgruppen:

1. Königlich ungarische Staatsbahnen mit einer Baulänge von . . . . . 8 120,2 km = 39,3 %,
2. Privatbahnen im Staatsbetrieb mit einer Baulänge von . . . . . 9 233,4 „ [2]) = 44,7 „ ,
3. Privatbahnen im Privatbetrieb mit einer Baulänge von . . . . . 3 292,8 „ = 16,0 „ .

Die Gesamtlänge der doppelgleisigen Linien betrug am Ende des Jahres 1910 1 165 km = 5,64 % des gesamten Eisenbahnnetzes.

Über die Entwicklung des ungarischen Eisenbahnnetzes nach den vorbenannten Hauptgruppen vom Jahre 1846 bis 1910 gibt nachstehende Zusammenstellung Aufklärung:

---

[1]) **Die Angaben sind dem Bericht über die Tätigkeit der Königlich ungarischen Regierung sowie über die allgemeine Lage des Landes im Jahre 1910 und dem statistischen Jahrbuch entnommen (vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1911 S. 1493 ff.). Die Staatsbahnen sind bereits S. 1280 ff. des laufenden Jahres eingehender behandelt.**

[2]) **In dieser Länge sind die den ungarischen Eisenbahngesellschaften gehörigen, auf ausländischem Gebiet gelegenen Linien mitenthalten.**

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:42 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Jahr	Baulänge in Kilometern					
	der Staatsbahnen	der Privatbahnen		zusammen	von den Privatbahnen waren	
		im Staatsbetrieb	im Privatbetrieb		Hauptlinien	Lokalbahnlinien
1846	—	—	35,0	35,0	35,0	—
1856	[1] 27,0	—	631,0	658,0	631,0	—
1866	—	—	2 160,0	2 160,0	2 160,0	—
1876	1 071,0	—	5 633,0	6 704,0	5 633,0	—
1886	4 211,6	433,4	4 710,4	9 355,4	3 786,1	1 357,7
1896	7 536,2	4 658,4	2 685,1	14 879,7	1 320,9	6 022,6
1906	7 772,4	7 759,5	3 151,5	18 683,4	1 321,4	9 589,6
1909	8 091,1	8 894,5	3 277,3	20 262,9	1 323,5	10 848,2
1910	[2] 8 120,2	9 233,4	3 292,8	20 646,4	1 323,9	11 202,3

Die Entwicklung des ungarischen Eisenbahnnetzes nach seiner technischen Ausführung in dem Zeitraum von 1893 bis einschließlich 1910 ist aus nachstehender Tabelle zu entnehmen:

Jahr	Baulänge des gesamten Eisenbahnnetzes	Von dieser Länge kamen auf Linien					
		I. Ranges	II. Ranges	III. Ranges	I. Ranges	II. Ranges	III. Ranges
	km	Kilometer			%		
1893	12 518,3	7 852,0	4 464,2	262,1	62,43	35,49	2,08
1896	14 879,7	7 943,8	6 587,8	348,1	53,39	44,28	2,33
1906	18 683,4	8 190,1	9 705,4	787,9	43,84	51,94	4,22
1909	20 262,9	8 650,8	10 476,8	1 135,8	42,69	51,71	5,60
1910	20 646,4	8 779,7	10 696,7	1 170,0	42,52	51,81	5,67

Die wichtigeren Angaben über den Oberbau, wie er im Berichtsjahre 1910 vorhanden war, sind aus nachstehendem ersichtlich:

---

[1] kaiserlich königliche Staatsbahn.

[2] Von dieser Länge kommen auf Linien I. Ranges . . 7 009,5 km,
„ „ II. „ . . 529,0 „ ,
„ „ III. „ . . 581,7 „ .

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:42 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Es waren vorhanden auf den Linien der	ein-	zwei-	drei-	Länge der Nebengleise und der Bahnhofshauptweichen km	Gesamtlänge der Gleise km
	gleisige Linien in der Länge von Kilometer				
Staatsbahnen[1])	6 999,257	1 100,453	0,623	3 287,128	12 489,160
Privatbahnen:					
im Staatsbetrieb . .	9 233,342	—	—	948,470	10 181,812
„ Privatbetrieb . .	3 228,196	64,617	—	730,650	4 088,080
zusammen . .	19 460,795	1 165,070	0,623	4 966,248	26 759,052

	Gewicht der Eisen- Schienen in Tonnen	Stahl- Schienen in Tonnen
Staatsbahnen	77 942,86	908 587,31
Privatbahnen:		
im Staatsbetrieb . .	2 519,17	527 415,23
„ Privatbetrieb . . .	7 928,91	224 978,04
zusammen . .	88 390,94	1 660 980,58

Die Anzahl der Stationen war folgende:

Es waren vorhanden auf den Linien der	Bahnhöfe und Stationen	Haltestellen	Zusammen	Von der Bahnlänge kamen durchschnittlich Kilometer	
				auf 1 Bahnhof	auf 1 Bahnhof u. Haltestelle
Staatsbahnen	896	512	1 408	9,063	5,767
Privatbahnen:					
im Staatsbetrieb .	1 293	562	1 855	7,142	4,978
„ Privatbetrieb .	472	389	861	6,976	3,824
zusammen . . .	2 661	1 463	4 124	7,759	5,006

[1]) In dieser Länge ist die 19,898 km lange Linie Csacza—Landesgrenze—Zwardon, die an die Kaschau-Oderberger Bahn vermietet ist, nicht mit inbegriffen.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:42 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die Anlagekosten betrugen:

	bei den			
	[1] Staatsbahnen	Privatbahnen im Staatsbetrieb	Privatbahnen im Privatbetrieb	zusammen
	Kronen			
Baukosten	[2] 1 731 375 680	685 811 690	441 007 351	2 858 194 721
Anschaffungskosten der Betriebsmittel . .	[3] 647 710 109	5 965 066	100 209 335	753 884 610
Kursverluste	[4] 407 988 759	146 481 901	110 883 247	665 353 907
Sonstige Kosten . . .	—	50 000	16 283 154	16 333 154
Gesamtanlagekapital .	[5] 2 787 074 548	838 308 657	668 383 087	4 293 766 292
für das Bahnkm . .	343 161	90 791	202 983	207 967

Über das Anwachsen des Anlagekapitals der ungarischen Staatsbahnen in dem Zeitraum von 1880 bis 1910 gibt folgende Zusammenstellung Aufschluß:

Jahr	Anlagekosten Kronen	für das Bahnkm Kronen
1880	550 703 528	211 662
1890	1 423 469 352	249 662
1895	1 843 468 682	244 238
1900	2 186 542 120	285 360
1908	2 527 862 703	321 237
1909	2 672 475 691	330 292
1910	2 787 074 548	343 161

Der Bestand an Betriebsmitteln ist aus folgender Tabelle ersichtlich:

---

[1] Die Beträge enthalten auch die Kosten der im Betrieb der Kaschau-Oderberger Bahn befindlichen Linie Csacza—Zwardon, sowie den Anschaffungswert der an die ungarische Fluß- und Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft vermieteten Schiffsbetriebsmittel und zwar:

[2] 4 715 312 Kr.
[3] 2 599 610 „
[4] 688 043 „
[5] 8 002 965 „

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:42 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Es waren vorhanden[1])	Am Ende des Jahres					
	1908	für das Bahnkm	1909	für das Bahnkm	1910	für das Bahnkm
Lokomotiven . . Stück	3 402	0,18	3 598	0,18	3 832	0,18
Tender . . . . „	2 488	0,13	2 577	0,13	2 706	0,13
Personenwagen . „	7 542	0,39	8 195	0,40	8 590	0,41
Güterwagen . . „	89 083	4,57	90 953	4,46	93 080	4,46

Die Tragfähigkeit der am Ende des Jahres 1910 vorhandenen Gepäck- und Güterwagen betrug:

auf den	Gepäckwagen	gedeckte Güterwagen	offene Güterwagen	zusammen
Staatsbahnen . . . . . t	11 329	478 677	478 497	968 503
Privatbahnen im Staatsbetrieb . . . . . „	183	3 426	6 687	10 296
Privatbahnen im Privatbetrieb . . . . . „	1 369	39 170	101 490	142 029
zusammen t	12 881	521 273	586 674	1 120 828

Die Anzahl der beförderten Personen betrug:

auf den	1909		1910	
	im ganzen	auf je ein Betriebskm	im ganzen	auf je ein Betriebskm
Staatsbahnen	60 730 000	7 530	67 331 000	8 184
Privatbahnen im Staatsbetrieb . .	32 154 000	3 621	36 421 000	3 980
„ „ Privatbetrieb . .	31 350 000	9 950	36 250 000	11 116
auf sämtlichen Bahnen . .	124 234 000	6 150	140 002 000	6 783

[1]) Von den im Betrieb der königlich ungarischen Staatsbahnen befindlichen Bahnen haben nur die Gyulafehérvár—Zalatnaer, Gyulavidéker, die Hölak—Trencsénepliczer, die Nagykároly-Somkuter, die Szatmár-Bikszáder, die Szatmár-Erdöder die Torontaler Lokalbahnen, ferner die Fünfkirchen-Barcser-Bahn, die Segesvár-Szentágotaer, die Ungtalbahn und die Nagyszeben-Szentágotáer Bahn eigene Fahrzeuge. Dieser Umstand ist bei Berechnung der Verhältniszahlen berücksichtigt.

Generated on 2019-07-31 15:42 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Es ergibt sich hieraus, daß die Zunahme der Anzahl der Reisenden bei den Staatsbahnen 6 601 000, bei den Privatbahnen im Staatsbetrieb 4 267 000 und bei den Privatbahnen im Privatbetrieb 4 900 000 beträgt. Bei sämtlichen Bahnen bezifferte sich der Zuwachs an Reisenden im Berichtsjahr 1910 gegenüber dem Vorjahre 15 768 000. Die auf ein Betriebskilometer fallende Anzahl von Reisenden hat im Jahre 1910 eine Steigerung um 633 = 10,3 % erfahren.

Die Anzahl der zurückgelegten Personenkilometer betrug:

bei den	1909		1910	
	überhaupt	auf ein Betriebskm	überhaupt	auf ein Betriebskm
Staatsbahnen	2 754 354 000	341 685	2 976 112 000	361 727
Privatbahnen im Staatsbetrieb . .	664 994 000	75 070	745 911 000	81 503
„ „ Privatbetrieb . .	612 713 000	194 648	682 392 000	209 252
bei sämtlichen Bahnen . .	4 032 061 000	200 928	4 404 415 000	213 387

Die beförderte Gütermenge betrug:

auf den	1909		1910	
	überhaupt	auf je ein Betriebskm	überhaupt	auf je ein Betriebskm
Staatsbahnen . . . . . t	37 890 000	4 524	38 963 000	4 684
Privatbahnen im Staatsbetrieb . „	14 351 000	1 610	15 168 000	1 646
„ „ Privatbetrieb . „	14 655 000	4 509	14 675 000	4 442
zusammen . . t	66 896 000	3 278	68 806 000	3 302

Von der beförderten Frachtmenge kamen	1909		1910	
	t	%	t	%
auf den Gepäckverkehr	113 000	0,17	126 000	0,18
„ „ Eilgüterverkehr	718 000	1,08	741 000	1,08
„ „ Frachtgüterverkehr	56 611 000	84,62	57 243 000	83,19
„ „ Dienstgüterverkehr	9 456 000	14,13	10 696 000	15,55

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:42 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	1909	1910
Die Anzahl der zurückgelegten Tonnenkilometer betrug:		
überhaupt:		
bei den Staatsbahnen	6 060 272 000	6 614 183 000
bei den Privatbahnen im Staatsbetrieb .	474 143 000	495 934 000
„ „ „ „ Privatbetrieb .	1 022 589 000	985 094 000
zusammen . .	7 557 004 000	8 095 211 000
auf je ein Betriebskilometer:		
bei den Staatsbahnen	743 318	795 175
„ „ Privatbahnen im Staatsbetrieb .	52 074	53 771
„ „ „ „ Privatbetrieb .	314 646	298 152
zusammen . .	371 973	388 526
Der von einer Tonne durchlaufene Weg betrug:		
bei den Staatsbahnen	162,8	169,8
„ „ Privatbahnen im Staatsbetrieb .	33,0	32,7
„ „ „ „ Privatbetrieb .	69,8	67,1
zusammen . .	112,9	117,7
Über das finanzielle Ergebnis geben nachstehende Angaben Aufschluß:		
Die Betriebseinnahmen aus dem Personen- und Güterverkehr waren bei den		
Staatsbahnen [1] . . . . . Kr.	301 794 000	334 187 000
Privatbahnen im Staatsbetrieb [2] . . .	51 261 000	56 660 000
„ „ Privatbetrieb [2] . . .	60 372 000	64 533 000
zusammen . .	413 427 000	455 380 000

[1]) In den Angaben für die Staatsbahnen sind die Ergebnisse der auf Rechnung der Staatsbahnen betriebenen Privatbahnen und zwar der Bánréve-Ozder, Békésföldvár-Békéser, Brod-Bosnischbroder, Csákathurn-Agramer, der Fehér-Tolna Komitats-Lokalbahnen und der Ungtalbahn mit inbegriffen, was bei der Berechnung der Verhältniszahlen berücksichtigt ist.

[2]) Die Ergebnisse der auf Rechnung der Staatsbahnen betriebenen Privatbahnen sind in diesen Angaben nicht enthalten.

Generated on 2019-07-31 15:42 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

	1909	1910
Die Betriebseinnahmen aus sonstigen Quellen ergaben bei den		
Staatsbahnen [1] . . . . . Kr.	11 219 000	9 925 000
Privatbahnen im Staatsbetrieb . . „	3 284 000	3 519 000
„ „ Privatbetrieb [2] . „	4 180 000	4 852 000
zusammen . „	18 683 000	18 296 000
Sonach insgesamt bei den		
Staatsbahnen [1] . . . . . „	313 013 000	344 112 000
Privatbahnen im Staatsbetrieb . . „	54 545 000	60 179 000
„ „ Privatbetrieb [2] . „	64 552 000	69 385 000
für sämtliche Bahnen zusammen . . „	432 110 000	473 676 000
Es kamen auf je ein Betriebskm bei den		
Staatsbahnen [1] . . . . . „	36 973	41 314
Privatbahnen im Staatsbetrieb . . „	6 326	6 530
„ „ Privatbetrieb [2] . „	19 569	20 682
zusammen . „	21 195	22 696

	1909		1910	
	Kronen	im Verhältnis zu den Betriebseinnahmen %	Kronen	im Verhältnis zu den Betriebseinnahmen %
Die Betriebsausgaben betrugen:				
bei den:				
Staatsbahnen [1]	231 260 000	73,88	235 147 000	68,83
Privatbahnen im Staatsbetrieb . .	26 025 000	47,71	28 588 000	47,51
„ „ Privatbetrieb [2] .	41 428 000	64,18	43 079 000	62,09
zusammen . . .	298 713 000	69,13	306 814 000	64,77

[1]) und [2]) siehe Anmerkung auf S. 1489.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:42 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	1909		1910	
	Kronen	im Verhältnis zu den Betriebseinnahmen %	Kronen	im Verhältnis zu den Betriebseinnahmen %
Die nicht den Charakter von reinen Betriebsausgaben tragenden Ausgaben betrugen:				
bei den:				
Staatsbahnen [1]	16 037 000	—	15 744 000	—
Privatbahnen im Staatsbetrieb . .	4 389 000	—	4 660 000	—
„ „ Privatbetrieb [2] .	6 966 000	—	6 165 000	—
zusammen . . .	27 392 000	—	26 569 000	—
Der Betriebsüberschuß betrug sonach:				
bei den:				
Staatsbahnen [1]	81 753 000	26,12	108 965 000	31,67
Privatbahnen im Staatsbetrieb . .	28 520 000	52,29	31 591 000	52,49
„ Privatbetrieb [2] .	23 124 000	35,82	26 306 000	37,91
zusammen . . .	133 397 000	30,87	166 862 000	35,23
Hiervon kamen auf je ein Betriebskilometer:				
bei den:				
Staatsbahnen [1]	9 657	—	13 082	—
Privatbahnen im Staatsbetrieb . .	3 307	—	3 428	—
„ „ Privatbetrieb [2] .	7 010	—	7 909	—
bei sämtlichen Bahnen	6 543	—	7 995	—
Der Reinüberschuß betrug:				
bei den:				
Staatsbahnen [1]	65 722 000	—	93 235 000	—
Privatbahnen im Staatsbetrieb . .	25 327 000	—	27 808 000	—
„ „ Privatbetrieb [2] .	17 312 000	—	21 953 000	—
bei sämtlichen Bahnen	108 361 000	—	142 996 000	—

[1]) und [2]) siehe Anmerkung auf S. 1489.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:42 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	1909	1910
Aus der Personenbeförderung ergab sich:		
eine Einnahme von . . . . . Kr.	112 689 000	125 046 000
sonach für:		
ein Betriebskilometer . . . . . „	5 527	5 992
einen Reisenden . . . . . „	0,91	0,89
ein Personenkilometer . . . . Heller	2,79	2,84
Die Einnahmen aus dem Güterverkehr setzten sich aus folgenden Einzelheiten zusammen:		
aus dem Eilgutverkehr . . . . . Kr.	13 898 000	16 148 000
„ „ Frachtgutverkehr . . . . „	284 070 000	311 183 000
zusammen „	297 968 000	327 331 000
Auf ein Betriebskilometer kamen von der Einnahme:		
aus dem Eilgutverkehr . . . . . „	682	775
„ „ Frachtgutverkehr . . . . „	13 933	14 935
zusammen „	14 615	15 710
Auf eine Tonne kamen von der Einnahme:		
aus dem Eilgutverkehr . . . . . „	19,62	21,79
„ „ Frachtgutverkehr . . . . „	5,02	5,42
zusammen „	4,45	4,77
Auf ein Tonnenkilometer kamen von der Einnahme:		
aus dem Eilgutverkehr . . . . . Heller	16,96	19,00
„ „ Frachtgutverkehr . . . „	4,42	4,69
zusammen „	3,94	4,05

Generated on 2019-07-31 15:43 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Von den Betriebsausgaben kamen	1910			
	bei den Staatsbahnen[1])	bei den Privatbahnen im Staatsbetrieb[2])	bei den Privatbahnen im Privatbetrieb[3])	bei sämtlichen Bahnen[4])
	Kronen			
auf die allgemeine Verwaltung . .	8 207 000	13 000	2 372 000	10 592 000
„ den Bahnaufsichts- und Bahnunterhaltungsdienst	46 256 000	258 000	9 358 000	55 872 000
„ den Verkehrsdienst	85 952 000	579 000	14 412 000	100 943 000
„ den Zugförderungs- und Werkstättendienst	83 808 000	231 000	16 448 000	100 487 000
„ den Materialien- und Inventariendienst	4 669 000	29 000	88 000	4 786 000
zusammen . . .	235 147 000	28 588 000	43 079 000	306 814 000
Es betrugen sonach die Betriebsausgaben für je ein Betriebskilometer:				
bei der allgemeinen Verwaltung .	987	206	713	904
„ dem Bahnaufsichts- und Bahnunterhaltungsdienst	5 561	3 789	2 814	4 766
„ dem Verkehrsdienst	10 333	8 502	4 333	8 611
„ dem Zugförderungs- und Werkstättendienst	10 076	3 392	4 945	8 572
„ dem Materialien- und Inventariendienst	561	426	26	408
zusammen . . .	28 232	3 207	12 953	14 701

[1]) In den Ausgaben der Staatsbahnen sind die Umgestaltungskosten im Betrage von 6 255 000 Kronen, sowie auch die Ausgaben der auf Rechnung der Staatsbahnen verwalteten Privatbahnen enthalten, was bei Berechnung der Verhältniszahlen berücksichtigt ist.

[2]) Die Ausgaben der sämtlichen, durch die Staatsbahnen gegen Ersatz der Selbstkosten verwalteten Bahnen im Betrage von 27 478 000 Kronen erscheinen nur in der Rubrik „zusammen", da die an die Staatsbahnen gezahlten Beträge nicht getrennt, nach Dienstzweigen nachweisbar sind.

[3]) Die von den Lokalbahnen Haraszti—Raczkeve, und Fertövidéker, an die betriebsführenden Bahnen gezahlten Verwaltungskosten im Betrage von 401 000 Kr. sind in diesen Ausgaben, jedoch nur in der Rubrik „zusammen" enthalten, da die gezahlten Beträge nicht getrennt nach Dienstzweigen nachweisbar sind.

[4]) Die Verhältniszahlen sind unter Berücksichtigung des unter [2]) und [3]) Angeführten berechnet worden.

Generated on 2019-07-31 15:43 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

	1909			
	bei den Staatsbahnen[1]	bei den Privatbahnen im Staatsbetrieb[2]	bei den Privatbahnen im Privatbetrieb[3]	bei sämtlichen Bahnen[4]
	Kronen			
für je ein Nutzkm:				
bei der allgemeinen Verwaltung .	0,11	0,07	0,12	0,11
„ der Bahnaufsicht und Bahnunterhaltung	0,62	1,31	0,48	0,59
„ dem Verkehrsdienst	1,15	2,70	0,74	1,06
„ dem Zugförderungs- und Werkstättendienst	1,12	1,17	0,85	1,06
„ dem Materialien- und Inventariendienst	0,06	0,14	0,00	0,05
zusammen . . .	3,06	2,53	2,22	2,55

Die auf die einzelnen Dienstzweige kommenden Ausgaben betrugen in Hundertteilen der Gesamtausgaben:

	bei den Staatsbahnen		bei den Privatbahnen im Staatsbetrieb		bei den Privatbahnen im Privatbetrieb		bei sämtlichen Bahnen	
	1909	1910	1909	1910	1909	1910	1909	1910
Allgemeine Verwaltung	4,04	3,59	1,49	1,26	5,79	5,56	4,30	3,88
Bahnaufsichts- u. Bahnunterhaltungsausgaben	19,65	20,21	23,93	23,22	22,51	21,93	20,10	20,49
Ausgaben für den Verkehrsdienst	36,54	37,55	49,53	52,12	33,30	33,77	36,09	37,02
Zugförderungs- u. Werkstättenausgaben . .	37,20	36,61	23,93	20,79	38,19	38,54	37,31	36,85
Materialien- und Inventariendienstausgaben	2,57	2,04	1,12	2,61	0,21	0,20	2,20	1,76
Sämtliche Dienstzweige zusammen	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

[1] [2] [3] [4] siehe Anmerkungen auf S. 1493.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:43 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Zur Bewältigung des Dienstes auf den ungarischen Eisenbahnen war folgende Anzahl von Personen in Verwendung:

Dienstzweig	Beamte	Sonstige Bedienstete		Arbeiter	zusammen
		Männer[1]	Frauen		
	Anzahl				
Allgemeine Verwaltung	1 005	719	131	139	1 994
Bahnaufsicht u. Bahnunterhaltung	1 120	11 871	5	32 695	45 691
Verkehrsdienst	5 448	35 244	580	9 632	50 904
Zugförderungs-u.Werkstättendienst	1 010	11 690	13	17 625	30 338
Materialien- und Inventariendienst	209	489	3	1 227	2 018
zusammen . . .	8 882	60 013	732	61 318	130 945
	in Prozenten				
Allgemeine Verwaltung	50,40	36,06	6,57	6,97	1,52
Bahnaufsicht u. Bahnunterhaltung	2,45	25,98	0,01	71,56	34,89
Verkehrsdienst	10,70	69,24	1,14	18,92	38,88
Zugförderungs-u.Werkstättendienst	3,33	38,53	0,04	58,16	23,17
Materialien- und Inventariendienst	14,32	24,23	0,15	60,80	1,54
zusammen . . .	6,78	45,83	0,56	46,83	100,00

Dienstzweig	auf je ein Bahnkilometer		
	Bedienstete		
	bei den Staatsbahnen und den in ihrem Betrieb befindlichen Privatbahnen	bei den Privatbahnen im Privatbetrieb	bei sämtlichen Bahnen
Allgemeine Verwaltung	0,09	0,14	0,09
Bahnaufsicht u. Bahnunterhaltung	2,14	2,46	2,19
Verkehrsdienst	2,46	2,31	2,44
Zugförderungs-u.Werkstättendienst	1,44	1,50	1,45
Materialien- und Inventariendienst	0,11	1,01	0,10
zusammen . . .	6,24	6,42	6,27

[1]) In dieser Rubrik ist die Anzahl der Unterbeamten und außerdem die Anzahl der Diener bei den Privatbahnen enthalten.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:43 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die Personalkosten sind aus folgender Zusammenstellung ersichtlich:

Dienstzweig	bei den Staatsbahnen und den in ihrem Betrieb befindlichen Privatbahnen	bei den Privatbahnen im Privatbetrieb	bei sämtlichen Bahnen
	Kronen	Kronen	Kronen
Allgemeine Verwaltung	4 302 433	1 506 490	5 808 893
Bahnaufsicht und Bahnunterhaltung	31 274 700	6 293 995	37 568 695
Verkehrsdienst	70 409 583	12 578 446	82 988 029
Zugförderungs- u. Werkstättendienst	47 000 801	8 657 463	55 658 264
Materialien- und Inventariendienst	2 892 262	46 648	2 938 910
zusammen . . .	155 879 749	29 083 042	184 962 791
	in Prozenten		
Allgemeine Verwaltung	2,76	5,18	3,14
Bahnaufsicht und Bahnunterhaltung	20,06	21,64	20,31
Verkehrsdienst	45,17	43,25	44,87
Zugförderungs- und Werkstättendienst	30,15	29,77	30,09
Materialien- und Inventariendienst	1,86	0,16	1,59
zusammen . . .	100,00	100,00	100,00
	auf je ein Bahnkilometer kommen Kronen		
Allgemeine Verwaltung	245	453	278
Bahnaufsicht und Bahnunterhaltung	1 783	1 892	1 800
Verkehrsdienst	4 013	3 782	3 976
Zugförderungs- und Werkstättendienst.	2 679	2 603	2 667
Materialien- und Inventariendienst	165	14	141
zusammen . . .	8 885	8 744	8 862

Die Unfallstatistik weist folgende Angaben auf:

Von den Reisenden wurden infolge von Eisenbahnunfällen	1909	1910
getötet	28	24
verletzt	125	135
zusammen . .	153	159

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:43 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	1909	1910
Es kamen sonach:		
ein Todesfall auf Reisende	4 436 943	5 233 390
eine Verletzung auf Reisende	993 875	1 037 047
ein Todesfall auf Personenkm	144 002 164	183 558 970
eine Verletzung auf Personenkm . . .	32 256 485	32 622 707
Von je einer Million Reisenden wurden infolge von Unfällen		
getötet . . . . . Reisende	0,23	0,17
verletzt . . . . . „	1,01	0,96
Von den Eisenbahnbediensteten und fremden (nichtreisenden) Personen wurden infolge von Unfällen		
getötet, und zwar:		
Eisenbahnbedienstete	136	140
fremde (nicht Reisende)	192	189
verletzt, und zwar:		
Eisenbahnbedienstete	287	276
Fremde (nicht Reisende)	173	162
zusammen getötet	328	329
„ verletzt	460	438
Es kam:		
ein Todesfall eines Eisenbahnbediensteten auf Zugkilometer	847 433	835 447
eine Verletzung eines Eisenbahnbediensteten auf Zugkilometer	401 571	423 477
ein Todesfall eines Eisenbahnbediensteten auf Bedienstete	932	935
eine Verletzung eines Eisenbahnbediensteten auf Bedienstete	442	474
ein Todesfall einer fremden (nicht reisenden) Person auf Zugkilometer	600 265	618 850
eine Verletzung einer fremden (nicht reisenden) Person auf Zugkilometer .	666 190	721 991

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:43 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die Eisenbahnen Deutschlands, Englands und Frankreichs in den Jahren 1906 bis 1908 [1].

Die nachstehenden Angaben über die Hauptbetriebsergebnisse der deutschen, englischen und französischen Eisenbahnen sind amtlichen Quellen entnommen, und zwar:

1. der im Reichseisenbahnamt bearbeiteten Statistik der im Betrieb befindlichen Eisenbahnen Deutschlands,
2. den Parlamentsberichten des englischen Board of Trade (Railway Returns),
3. der vom französischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegebenen französischen Eisenbahnstatistik [2]).

Bei den deutschen Bahnen beziehen sich — der als Quelle benutzten Statistik entsprechend — die Angaben über die Bahnlänge, das verwendete Anlagekapital und den Bestand an Fahrzeugen auf sämtliche der Aufsicht des Reichs unterliegende Haupt- und Nebenbahnen mit Einschluß der schmalspurigen Nebenbahnen, dagegen die Angaben über die Leistungen der Fahrzeuge nur auf die Haupt- und die vollspurigen Nebenbahnen, und die Angaben über die Verkehrsverhältnisse, die Einnahmen, Ausgaben usw. auf die Vollspurbahnen und solche schmalspurigen Nebenbahnen, die zusammen mit Vollspurbahnen in ungetrennter Rechnung verwaltet werden[3]).

---

[1]) Vgl. Archiv 1911 S. 1462 ff.: Die Eisenbahnen Deutschlands, Englands und Frankreichs in den Jahren 1905 bis 1907.

[2]) Der letzte Band dieser Statistik ist erst 1912 erschienen.

[3]) Die deutschen Kleinbahnen sind wie bisher mangels einer vergleichsfähigen Statistik nicht berücksichtigt. Bei Mitberücksichtigung der neben-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:43 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Bei den Angaben über die französischen Eisenbahnen sind die Schmalspurbahnen durchweg berücksichtigt. Außer Betracht gelassen sind die Industrie- (Privatanschluß-) und die Straßenbahnen einschließlich der tramways pour voyageurs et marchandises. In der englischen Statistik fehlen Angaben über die Art und Spurweite der Bahnen.

Das Betriebsjahr umfaßt bei einem Teil der deutschen Bahnen die Zeit vom 1. April bis zum 31. März, bei den übrigen zumeist das Kalenderjahr.

Bei der Umrechnung sind 1 £ = 20 ℳ, 1 Frc. = 0,80 ℳ, 1 mile = 1,609 km und 1 ton = 1 016 kg angenommen worden.

---

bahnähnlichen Kleinbahnen würden sich die Angaben über die Hauptbetriebsergebnisse der deutschen Eisenbahnen wie folgt stellen:

	1906	1907	1908
Bahn- (Eigentums-) Länge . . . . . km	66 045	67 016	68 271
Betriebslänge:			
am Jahresschluß . . . . . „	66 095	67 072	68 318
im Jahresdurchschnitt . . . . . „	65 564	66 614	67 703
Fuhrpark am Jahresschluß:			
Lokomotiven und Triebwagen . . . . Stück	24 942	26 461	27 891
auf 10 km Betriebslänge . . . . . „	3,77	3,95	4,03
Personenwagen . . . . . „	50 690	54 398	58 063
auf 10 km Betriebslänge . . . . . „	7,67	8,11	8,50
Gepäck-, Güter- und sonstige Wagen . . „	503 490	536 969	562 425
auf 10 km Betriebslänge . . . . . „	76,18	80,06	82,32
Postwagen . . . . . „	2 640	2 650	2 754
Wagenachskilometer . . . . . Mill.	24 899,5	26 424,2	26 202,3
Beförderte Personen . . . . . „	1 314,1	1 394,1	1 468,5
„ frachtpflichtige Gütertonnen . „	474,4	505,3	484,0
Gesamteinnahme . . . . . Mill. ℳ	2 678,7	2 798,7	2 754,0
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge „	40 857	42 014	40 678
Gesamtausgabe . . . . . Mill. „	1 731,4	1 932,8	2 025,8
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge „	26 408	29 015	29 922
in Prozent der Gesamteinnahme . . . %	64,64	69,06	73,56
Überschuß . . . . . Mill. ℳ	947,3	865,9	728,2
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge „	14 449	12 999	10 756

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:43 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Gegenstand	Deutschland			England		
	1906	1907	1908	1906	1907	1908
1. Ausdehnung und						
Bahn- (Eigentums-) Länge km	57 813	58 520	59 470	37 108	37 181	37 337
davon sind:						
Staatsbahnen . . . . . „	52 624	53 138	54 044	—	—	—
in Proz. der Bahnlänge . %	91,0	90,8	90,9	—	—	—
doppel- und mehrgleisig . km	19 880	21 060	21 772	20 613	20 668	20 798
in Proz. der Bahnlänge . %	34,4	36,0	36,6	55,5	55,6	55,7
schmalspurig . . . . . km	2 066	2 100	2 116	.	.	.
in Proz. der Bahnlänge . %	3,6	3,6	3,6	.	.	.
Betriebslänge:						
am Jahresschluß . . . . km	[1] 57 863	[1] 58 575	[1] 59 517	37 108	37 181	37 337
im Jahresdurchschnitt . . „	56 392	57 162	57 957			
für den Personenverkehr „	54 973	55 683	56 438	[2] 36 935	[2] 37 145	[2] 37 259
„ „ Güterverkehr . . „	56 165	56 914	57 684			
Verwendetes Anlagekapital:						
überhaupt . . . . . Mill. ℳ	15 197	15 794	16 428	25 738	25 881	26 211
für 1 km Bahnlänge . . . ℳ	262 864	268 182	276 233	693 581	696 090	702 005
Von dem verwendeten Anlagekapital sind beschafft:						
a) bei den Staatsbahnen:						
durch Staatsanleihen und aus außerordentlichen Fonds usw. . . . . Mill. ℳ	14 574	15 135	15 755	—	—	—
b) bei den Privatbahnen:						
durch Ausgabe				[3]	[3]	[3]
von Aktien . . . . . „	254	262	269	18 904	18 961	19 200
„ Obligationen . . . „	268	281	287	6 834	6 920	7 011

[1]) Bei der Betriebslänge der deutschen Eisenbahnen am Jahresschluß sind die schmalspurigen Nebenbahnen sämtlich berücksichtigt, dagegen bei der Betriebslänge im Jahresdurchschnitt nur insoweit, als sie mit Vollspurbahnen in ungetrennter Rechnung verwaltet werden.

[2]) Die Betriebslänge im Jahresdurchschnitt geht aus der englischen Statistik nicht

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:43 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Frankreich			Zunahme oder Abnahme 1908 gegen 1906					
			Deutschland		England		Frankreich	
1906	1907	1908	Betrag	in %	Betrag	in %	Betrag	in %
Anlagekapital.								
47 129	47 825	48 125	+ 1 657	+ 2,9	+ 229	+ 0,6	+ 996	+ 2,1
2 780	2 831	2 831	+ 1 420	+ 2,7	—	—	+ 51	+ 1,8
5,9	5,9	5,9	— 0,1	— 0,1	—	—	—	—
16 999	17 132	17 251	+ 1 892	+ 9,5	+ 185	+ 0,9	+ 252	+ 1,5
36,1	35,8	35,8	+ 2,2	+ 6,4	+ 0,2	+ 0,4	— 0,3	— 0,8
7 438	7 953	8 150	+ 50	+ 2,4	.	.	+ 712	+ 9,6
15,8	16,6	16,9	—	—	.	.	+ 1,1	+ 7,0
47 187	47 879	48 175	+ 1 654	+ 2,9	+ 229	+ 0,6	+ 988	+ 2,1
46 938	47 617	48 174	+ 1 565	+ 2,8	+ 324	+ 0,9	+ 1 236	+ 2,6
			+ 1 465	+ 2,7				
46 938	47 571	48 123	+ 1 519	+ 2,7			+ 1 185	+ 2,5
14 816	15 003	15 358	+ 1 231	+ 8,1	+ 473	+ 1,8	+ 542	+ 3,7
314 364	313 781	319 204	+ 13 369	+ 5,1	+ 8 424	+ 1,2	+ 4 840	+ 1,5
.	.	.	+ 1 181	+ 8,1	—	—	.	.
[4]) 1 241	[4]) 1 241	[4]) 1 241	+ 15	+ 5,9	+ 296	+ 1,6	—	—
10 942	11 157	11 477	+ 19	+ 7,1	+ 177	+ 2,6	+ 535	+ 4,9

hervor. Es ist deshalb der Durchschnitt der Betriebslänge am Schluß des Vorjahrs und des Betriebsjahrs als durchschnittliche Betriebslänge des letzteren angenommen worden.

[3]) Als Aktien sind das ordinary, guaranteed und preferential capital zusammengefaßt, während loans und debenture stocks als Obligationen nachgewiesen sind.

[3]) Diese Angabe bezieht sich nur auf die französischen Hauptbahnen.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:43 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Gegenstand	Deutschland			England		
	1906	1907	1908	1906	1907	1908
2. Fahrzeuge und						
I. Bestand.						
Lokomotiven und Triebwagen . . . . . Stück	23 472	24 908	26 361	22 267	22 514	22 686
auf 10 km Betriebslänge am Jahresschluß . . . „	4,06	4,25	4,43	6,01	6,06	6,08
Personenwagen . . . . . „	48 764	51 805	55 316	51 846	52 778	52 898
auf 10 km Betriebslänge (für den Personenverkehr) am Jahresschluß „	(einschließlich Schlaf- und Speisewagen)					
	8,65	9,08	9,54	13,97	14,19	14,17
Gepäck-, Güter- und sonstige Wagen . . . . „	489 099	521 649	546 835	771 593 [2]	784 771 [2]	786 967 [2]
auf 10 km Betriebslänge (für den Güterverkehr) am Jahresschluß . . . „	84,90	89,47	92,33	207,93	211,07	210,77
Postwagen . . . . . „	2 475	2 479	2 577	(bei den Personenwagen)		
II. Leistungen der eigenen und fremden Fahrzeuge auf eigener Bahn.	[1]	[1]	[1]			
a) Lokomotiven und Triebwagen.						
1. Zugkm:						
in Schnell- und Personenzügen . . . . . Mill.	316,1	350,1	401,9	408,0	422,5	425,6
in gemischten Zügen . . „	62,2	57,1	14,9	2,9	2,3	2,4
„ Güterzügen . . . . . „	249,1	257,7	246,6	255,6	264.5	252,9
„ Arbeits- und Materialzügen . . . . . „	7,7	9,0	9,4	.	.	.
überhaupt . . . . . „	635,1	673,9	672,8	666,5	689,3	680,9
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge . . . . „	11 465	12 000	11 812	18 045	18 556	18 276

[1]) Diese Angaben beziehen sich nur auf die vollspurigen Haupt- und Nebenbahnen Deutschlands.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:43 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Frankreich			Zunahme oder Abnahme 1908 gegen 1906					
			Deutschland		England		Frankreich	
1906	1907	1908	Betrag	in %	Betrag	in %	Betrag	in %
ihre Leistungen.								
12 534	12 886	13 600	+ 2 889	+ 12,3	+ 419	+ 1,9	+ 1 066	+ 8,5
2,66	2,69	2,82	+ 0,37	+ 9,1	+ 0,07	+ 1,2	+ 0,16	+ 6,0
30 993	31 403	31 958	+ 6 552	+ 13,4	+ 1 052	+ 2,0	+ 965	+ 3,1
6,57	6,56	6,63	+ 0,89	+ 10,3	+ 0,20	+ 1,4	+ 0,06	+ 0,9
318 466	332 229	349 274	+ 57 736	+ 11,8	+ 15 374	+ 2,0	+ 30 808	+ 9,7
67,49	69,39	72,50	+ 7,43	+ 8,8	+ 2,84	+ 1,4	+ 5,01	+ 7,5
(bei den Gepäckwagen)			+ 102	+ 4,1	.	.	.	.
202,2	210,1	218,1	+ 85,8	+ 27,1	+ 17,6	+ 4,3	+ 15,9	+ 7,9
57,5	58,8	59,8	— 47,3	— 76,0	— 0,5	— 17,2	+ 2,3	+ 4,0
119,4	126,8	129,5	— 2,5	— 1,0	— 2,7	— 1,1	+ 10,1	+ 8,5
2,3	3,0	2,4	+ 1,7	+ 22,1	.	.	+ 0,1	+ 4,3
381,4	398,7	409,8	+ 37,7	+ 5,9	+ 14,4	+ 2,2	+ 28,4	+ 7,4
8 126	8 374	8 508	+ 347	+ 3,0	+ 231	+ 1,3	+ 382	+ 4,7

[2]) Darunter an Güterwagen (waggons of all kinds used for the conveyance of live stock, minerals or general merchandise): 1906 = 731 639, 1907 = 743 995, 1908 = 745 802 Stück.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:43 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Gegenstand	Deutschland			England		
	1906	1907	1908	1906	1907	1908
2. Nutzkm . . . . . Mill.	672,3	714,5	707,4	.	.	.
3. Lokomotivkm . . . . . „	1 037,7	1 101,9	1 085,2	.	.	.
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge . . . . „	18 732	19 619	19 054	.	.	.
b) Wagen.						
1. in Schnell-, Personen- und gemischten Zügen . . . . „	Wagenachskilometer 8 268,6	8 855,1	9 048,1	.	.	.
2. Güter- und Arbeitszügen . „	16 178,2	17 079,2	16 647,6	.	.	.
zusammen „	24 446,8	25 934,3	25 695,7	.	.	.
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge	441 305	461 776	451 145	.	.	.
Auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge kommen geförderte Züge durchschnittlich auf 1 Tag	31,41	32,88	32,36	49,44	50,84	50,07
Durchschnittliche Stärke:						
der Schnell-, Personen- und gemischten Züge	Wagenachsen 21,9	21,7	21,7	.	.	.
der Güter- und Arbeitszüge . .	63,0	64,0	65,0	.	.	.
aller Züge	38,5	38,5	38,2	.	.	.
III. Leistungen der eigenen Lokomotiven und Triebwagen auf eigener und fremder Bahn:						
überhaupt . . . . . Mill. km	1 039,1	1 119,9	1 109,2	.	.	.
auf ein Fahrzeug . . . . km	46 063	47 186	44 078	.	.	.

[1]) Diese Angabe bezieht sich nur auf die französischen Hauptbahnen.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:43 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Frankreich			Zunahme oder Abnahme 1908 gegen 1906					
			Deutschland		England		Frankreich	
1906	1907	1908	Betrag	in %	Betrag	in %	Betrag	in %
.	.	.	+ 35,1	+ 5,2	.	.	.	.
468,6	495,6	510,1	+ 47,5	+ 4,6	.	.	+ 41,5	+ 8,9
9 984	10 408	10 589	+ 322	+ 1,7	.	.	+ 605	+ 6,1
Wagenkilometer								
2 534,4	2 631,4	2 747,8	+ 779,5	+ 9,4	.	.	+ 213,4	+ 8,4
4 352,4	4 518,2	4 670,1	+ 469,4	+ 2,9	.	.	+ 317,7	+ 7,3
6 886,8	7 149,6	7 417,9	+ 1 248,9	+ 5,1	.	.	+ 531,1	+ 7,7
146 721	150 147	153 981	+ 9 840	+ 2,2	.	.	+ 7 260	+ 4,9
22,26	22,94	23,31	+ 0,95	+ 3,0	+ 0,63	+ 1,3	+ 1,05	+ 4,7
Wagen								
9,8	9,8	9,9	— 0,2	— 0,9	.	.	+ 0,1	+ 1,0
35,7	34,8	35,4	+ 2,0	+ 3,2	.	.	— 0,3	— 0,8
18,1	17,9	18,1	— 0,3	— 0,8	.	.	—	—
1) 425,5	1) 445,4	1) 458,4	+ 70,1	+ 6,7	.	.	+ 32,9	+ 7,7
40 450	41 534	40 171	— 1 985	— 4,3	.	.	— 379	— 0,9

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:43 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Gegenstand	Deutschland			England		
	1906	1907	1908	1906	1907	1908
3. Verkehrs-						
Personenverkehr.						
Beförderte Personen . . . . Mill.	[1] 1 209,4	[1] 1 294,9	[1] 1 362,0	[2] 1 240,3	[2] 1 259,5	[2] 1 278,1
Personenkm . . . . . „	27 725	29 633	30 973	.	.	.
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge	504 335	532 182	548 786	.	.	.
auf 1 Zugkm	73,2	72,2	74.0	.	.	.
Durchschnittliche Fahrt einer Person . . . . . km	22,93	22,88	22,75	.	.	.
Durchschnittsertrag:						
für 1 Person . . . . . ℳ	0,59	0,55	0,54	0,5956	0,5985	0,5962
„ 1 Personenkm . . . . ₰	2,56	2,42	2,40	.	.	.
Güterverkehr (ohne Eil- und Postgut und ohne den Tierverkehr).						
Beförderte Tonnen . . . . . Mill.	[4] 447,3	[4] 476,1	[4] 453,0	496,6	524,1	499,5
Tonnenkm . . . . . „	44 384,6	46 915,2	44 860,5	.	.	.
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge	790 253	824 325	777 695	.	.	.
Durchschnittliche Beförderungsstrecke einer Gütertonne . km	99,23	98,54	99,02	.	.	.
Durchschnittsertrag:						
für 1 Gütertonne . . . . ℳ	3,45	3,42	3,45	2,30	2,28	2,36
„ 1 Tonnenkm . . . . . ₰	3,48	3,47	3,49	.	.	.

[1]) Diese Angaben beziehen sich auf die vollspurigen Haupt- und Nebenbahnen sowie auch auf solche schmalspurigen Nebenbahnen, die mit Vollspurbahnen in ungetrennter Rechnung verwaltet werden. Die Zahl der Personenkilometer auf 1 Zugkilometer bezieht sich nur auf Vollspurbahnen.

[2]) Ohne die Inhaber von Zeitkarten (für 1906 = 693 466, für 1907 = 715 598 und für 1908 = 721 801). — Die bedeutende Abnahme der Anzahl gegen frühere Jahre beruht darauf, daß die Zeitkarten usw. früher ohne Rücksicht auf die Gültigkeitsdauer nur nach

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:43 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Frankreich			Zunahme oder Abnahme 1908 gegen 1906					
			Deutschland		England		Frankreich	
1906	1907	1908	Betrag	in %	Betrag	in %	Betrag	in %
ergebnisse.								
[3] 698,2	[3] 751,5	[3] 800,9	+ 152,6	+ 12,6	+ 37,8	+ 3,0	+ 102,7	+ 14,7
15 137,2	15 667,7	16 413,0	+ 3 248	+ 11,7	.	.	+ 1 275,8	+ 8,4
322 761	329 353	341 064	+ 44 451	+ 8,8	.	.	+ 18 303	+ 5,7
60,1	60,2	61,3	+ 0,8	+ 1,1	.	.	+ 1,2	+ 2,0
30,5	30,6	31,7	— 0,18	— 0,1	.	.	+ 1,2	+ 3,9
0,67	0,64	0,63	— 0,05	— 8,5	+ 0,0006	+ 0,1	— 0,04	— 6,0
2,94	2,92	2,88	— 0,16	— 6,3	.	.	— 0,06	— 2,0
151,6	164,9	166,1	+ 5,7	+ 1,3	+ 2,9	+ 0,6	+ 14,5	+ 9,6
18 616,6	20 040,4	20 747,1	+ 475,9	+ 1,1	.	.	+ 2 130,5	+ 11,4
396 621	421 274	431 127	— 12 558	— 1,6	.	.	+ 34 506	+ 8,7
122,79	121,53	124,93	— 0,21	— 0,2	.	.	+ 2,14	+ 1,7
4,48	4,27	4,32	—	—	— 0,06	— 2,6	— 0,16	— 3,6
3,65	3,51	3,46	+ 0,01	+ 0,3	.	.	— 0,19	— 5,2

der Stückzahl angegeben waren, während sie von 1902 ab auf die volle Jahresdauer berechnet werden.

[3]) Über die auf der Pariser Untergrundbahn zurückgelegten Personenkilometer enthält die französische Eisenbahnstatistik keine Angaben. Der Verkehr dieser Bahn ist daher nur bei der Zahl der beförderten Personen und beim Durchschnittsertrag für 1 Person berücksichtigt.

[4]) Bei den deutschen Bahnen ist Frachtgut, Militärgut und frachtpflichtiges Dienstgut nachgewiesen.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:43 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Gegenstand	Deutschland			England		
	1906	1907	1908	1906	1907	1908
Tierverkehr (bei Frankreich insoweit, als er mit Güterzügen bedient wird).						
Beförderte Tonnen[1]) . . . . Mill.	4,0	4,1	4,2	.	.	.
Tonnenkm . . . . . „	540,4	551,0	544,3	.	.	.
Durchschnittliche Beförderungsstrecke einer Tonne . . . km	133,43	133,47	128,49	.	.	.
Durchschnittsertrag:						
für 1 Tonne . . . . . ℳ	10,52	10,40	10,18	.	.	.
„ 1 Tonnenkm . . . . ₰	7,88	7,79	7,93	.	.	.
Insbesondere:						
Kohlenverkehr[3]) (beim Güterverkehr bereits berücksichtigt).						
Beförderte Tonnen . . . . . Mill.	.	.	.	.	.	.
Tonnenkm . . . . . „	.	.	.	.	.	.
Durchschnittliche Beförderungsstrecke einer Tonne . . . km	.	.	.	.	.	.
Durchschnittsertrag:						
für 1 Tonne . . . . . ℳ	.	.	.	.	.	.
„ 1 Tonnenkm . . . . ₰	.	.	.	.	.	.

[1]) Das Tiergewicht wird nach Durchschnittssätzen berechnet, die betragen

		nach der deutschen Statistik	nach der französischen Statistik
für Pferde, Maultiere, Esel	kg	450	400
„ Ochsen und Stiere	„	600	600
„ Kühe, Rinder (Fersen)	„	400	600
„ Kälber	„	60	90
„ fette und magere Schweine	„	100	90
„ Ferkel	„	20	90
„ Schafe, Lämmer, Ziegen	„	40	30
„ Gänse, Puten	„	5	—
„ Enten und kleines Geflügel	„	2	—.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:43 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Frankreich			Zunahme oder Abnahme 1908 gegen 1906					
			Deutschland		England		Frankreich	
1906	1907	1908	Betrag	in %	Betrag	in %	Betrag	in %
[2] 2,8	[2] 2,7	[2] 2,8	+ 0,2	+ 5,0	.	.	—	—
348,5	332,6	344,6	+ 3,9	+ 0,7	.	.	— 3,9	— 1,1
126,62	122,88	122,85	— 4,94	— 3,7	.	.	— 3,77	— 3,0
9,88	9,54	9,36	— 0,34	— 3,2	.	.	— 0,52	— 5,3
7,80	7,77	7,62	+ 0,05	+ 0,6	.	.	— 0,18	— 2,3
44,2	47,8	48,2	.	.	.	.	+ 4,0	+ 9,0
4 393,6	4 940,2	4 984,9	.	.	.	.	+ 591,3	+ 13,5
99,31	103,25	103,38	.	.	.	.	+ 4,07	+ 4,1
2,56	2,56	2,54	.	.	.	.	— 0,02	— 0,8
2,58	2,48	2,45	.	.	.	.	— 0,13	— 5,0

[2]) Mit Einschluß der Fahrzeuge.

[3]) Den Angaben über den französischen Kohlenverkehr können vergleichsfähige Mitteilungen über den gesamten deutschen Kohlenverkehr nicht gegenübergestellt werden. Es sind deshalb auf S. 1518 wenigstens die Hauptzahlen des Kohlenverkehrs auf den preußisch-hessischen Staatsbahnen angeführt. Wegen der gleichfalls in die obige Übersicht schwer einzuordnenden Angaben über den englischen Kohlenverkehr vgl. S. 1527.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:43 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Gegenstand	Deutschland			England		
	1906	1907	1908	1906	1907	1908
4. Finanzielle						
I. Verkehrseinnahmen.						
1. Personenbeförderung . Mill. ℳ	709,0	718,1	742,1	824,1	842,0	852,3
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge . . . . ℳ	12 898	12 896	13 149	22 312	22 669	22 876
auf 1 Zugkm der Schnell-, Personen- und gemischten Züge . . . . . „	1,87	1,76	1,78	2,01	1,98	1,99
in Proz. der Verkehrseinnahmen . . . . . %	29,04	28,25	29,68	38,06	37,53	38,54
2. Gepäck [1] . . . . . Mill. ℳ	21,4	23,7	24,6			
3. Hunde . . . . . „	1,0	1,0	1,1			
4. Nebenerträge des Personen- und Gepäckverkehrs . . Mill. ℳ	5,0	5,1	5,4			
5. Gesamteinnahme des Personen- und Gepäckverkehrs (1—4) . . . . . Mill. ℳ	736,4	747,9	773,2			
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge für den Personenverkehr . . . ℳ	13 396	13 432	13 700	173,6	177,5	181,0
in Prozenten:						
der Verkehrseinnahmen %	30,16	29,43	30,93			
„ Gesamteinnahmen . „	27,97	27,20	28,61			
6. Postgut . . . . . Mill. ℳ	2,3	2,4	2,4			
7. Eilgut [2] . . . . . „	70,5	72,1	70,9			
8. Lebende Tiere:						
mit Personenzügen . . „	42,6	43,0	43,2			
„ Güterzügen . . . „				28,1	30,0	29,9
9. zusammen 5—8 . . . . „	851,8	865,4	889,7	1 025,8	1 049,5	1 063,2
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge für den Personenverkehr . . . ℳ	15 495	15 542	15 764	27 772	28 255	28 535
10. Frachtgut . . . . . Mill. ℳ	1 543,5	1 626,8	1 563,6	1 139,7	1 194,0	1 147,9
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge für den Güterverkehr . . . . ℳ	27 482	28 583	27 106	30 859	32 145	30 808

[1]) An Gepäck wurden befördert:

		1906	1907	1908
auf den deutschen Bahnen . . .	Mill. t	1,215	1,267	1,307
„ „ französischen Hauptbahnen	„ „	1,220	1,239	1,276

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:43 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Frankreich			Zunahme oder Abnahme in 1908 gegen 1906					
			Deutschland		England		Frankreich	
1906	1907	1908	Betrag	in %	Betrag	in %	Betrag	in %
Ergebnisse.								
467,6	483,4	503,1	+ 33,1	+ 4,7	+ 28,2	+ 3,4	+ 35,5	+ 7,6
9 963	10 152	10 443	+ 251	+ 1,8	+ 564	+ 2,5	+ 480	+ 4,8
1,80	1,80	1,81	— 0,09	— 4,8	— 0,02	— 1,0	+ 0,01	+ 0,6
34,82	34,84	35,30	+ 0,64	+ 2,2	+ 0,48	+ 1,3	+ 0,48	+ 1,4
16,5	16,9	17,4	+ 3,2	+ 15,0			+ 0,9	+ 5,5
1,1	1,2	1,2	+ 0,1	+ 10,0			+ 0,1	+ 9,0
5,7	5,0	6,1	+ 0,4	+ 8,0			+ 0,4	+ 7,0
490,9	506,5	527,8	+ 36,8	+ 5,0			+ 36,9	+ 7,5
10 461	10 637	10 956	+ 304	+ 2,3	+ 7,4	+ 4,3	+ 495	+ 4,7
36,56	36,50	37,03	+ 0,77	+ 2,6			+ 0,47	+ 1,3
35,88	35,77	36,40	+ 0,64	+ 2,3			+ 0,52	+ 1,4
39,9	40,2	41,3	+ 0,1	+ 4,3			+ 1,4	+ 3,5
83,0	87,2	87,7	+ 0,4	+ 0,6			+ 4,7	+ 5,7
11,3	11,6	11,7					+ 0,4	+ 3,5
27,2	25,8	26,3	+ 0,6	+ 1,4	+ 1,8	+ 6,4	— 0,9	— 3,3
652,3	671,3	694,8	+ 37,9	+ 4,4	+ 37,4	+ 3,6	+ 42,5	+ 6,5
13 896	14 097	14 422	+ 269	+ 1,7	+ 763	+ 2,7	+ 526	+ 3,8
679,7	704,2	718,5	+ 20,1	+ 1,3	+ 8,2	+ 0,7	+ 38,8	+ 5,7
14 481	14 803	14 915	— 376	— 1,4	— 51	— 0,2	+ 434	+ 3,0

[2]) An Eilgut wurden befördert:

		1906	1907	1908
auf den deutschen Bahnen	Mill. t	3,792	3,936	4,014
„ „ französischen Hauptbahnen	„ „	2,600	2,723	2,755.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:43 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Gegenstand	Deutschland			England		
	1906	1907	1908	1906	1907	1908
in Prozenten:						
der Verkehrseinnahmen %	63,22	64,00	62,54	52,63	53,22	51,91
„ Gesamteinnahmen . „	58,62	59,15	57,85	48,61	49,12	47,87
11. Nebenerträge des Güterverkehrs . . . . . Mill. ℳ	46,3	49,5	46,7	.	.	.
12. zusammen Verkehrseinnahmen . . . . Mill. ℳ	2 441,6	2 541,7	2 500,0	2 165,5	2 243,5	2 211,1
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge . . . . ℳ	43 297	44 465	43 136	58 631	60 400	59 343
auf 1 Zugkm . . . . . „	3,84	3,77	3,72	3,25	3,26	3,25
in Prozenten der Gesamteinnahmen . . . . . %	92,72	92,42	92,49	92,36	92,29	92,21
II. Sonstige Einnahmen . Mill. ℳ	[1] 191,6	[1] 208,4	[1] 203,0	[2] 179,0	[2] 187,5	[2] 186,8
III. Gesamteinnahmen . . „	2 633,2	2 750,1	2 703,0	2 344,5	2 431,0	2 397,9
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge . . . ℳ	46 696	48 111	46 637	63 478	65 446	64 357
Gesamtausgaben:						
überhaupt . . . . . Mill. ℳ	[4] 1 700,8	[4] 1 898,7	[4] 1 989,4	1 455,6	1 532.2	1 528,2
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge . . . . ℳ	30 160	33 217	34 324	39 411	41 249	41 014
in Prozenten der Betriebseinnahmen . . . . . %	64,59	69,04	73,60	62,09	63,03	63,73
Überschuß:						
im ganzen . . . . . Mill. ℳ	932,4	851,4	713,6	888,9	898,8	869,7
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge . . . . ℳ	16 536	14 894	12 313	24 067	24 197	23 343
in Proz. des Anlagekapitals %	6,27	5,55	4,45	3,47	3,48	3,34
„ „ der Roheinnahme . „	35,41	30,96	26,40	37,91	36,97	36,27

[1]) Darunter:

	1906	1907	1908
für Überlassung von Bahnanlagen und für Leistungen zugunsten Dritter . . . . . Mill. ℳ	54,6	62,0	68,5
für Überlassung von Fahrzeugen . . . . „	42,6	48,8	45,5
Erträge aus Veräußerungen . . . . . „	63,5	65,3	55,8

[2]) Zu den „sonstigen Einnahmen" rechnen die englischen Bahnen u. a. Pächte und Mieten sowie die Erträgnisse der Schiffahrt und der Fähranstalten.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:43 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Frankreich			Zunahme oder Abnahme in 1908 gegen 1906					
			Deutschland		England		Frankreich	
1906	1907	1908	Betrag	in %	Betrag	in %	Betrag	in %
50,61	50,75	50,41	— 0,68	— 1,1	— 0,72	— 1,4	— 0,20	— 0,4
49,67	49,73	49,56	— 0,77	— 1,3	— 0,74	— 1,5	— 0,11	— 0,2
11,0	12,0	12,1	+ 0,4	+ 0,9	.	.	+ 1,1	+ 10,0
1 343,0	1 387,5	1 425,4	+ 58,4	+ 2,4	+ 45,6	+ 2,1	+ 82,4	+ 6,1
28 613	29 139	29 588	— 161	— 0,4	+ 712	+ 1,2	+ 975	+ 3,4
3,52	3,48	3,48	— 0,12	— 3,1	—	—	— 0,04	— 1,1
98,15	97,99	98,31	— 0,23	— 0,2	— 0,15	— 0,2	+ 0,16	+ 0,2
[3] 25,3	[3] 28,5	[3] 24,5	+ 11,4	+ 5,9	+ 7,8	+ 4,4	— 0,8	— 3,2
1 368,3	1 416,0	1 449,9	+ 69,8	+ 2,7	+ 53,4	+ 2,3	+ 81,6	+ 6,0
29 152	29 737	30 096	— 59	— 0,1	+ 879	+ 1,4	+ 944	+ 3,2
726,7	794,4	850,5	+ 288,6	+ 17,0	+ 72,6	+ 5,0	+ 123,8	+ 17,0
15 482	16 682	17 654	+ 4 164	+ 13,8	+ 1 603	+ 4,1	+ 2 172	+ 14,0
53,11	56,10	58,66	+ 9,01	+ 13,9	+ 1,64	+ 2,6	+ 5,55	+ 10,5
641,6	621,6	599,4	— 218,8	— 23,5	— 19,2	— 2,2	— 42,2	— 6,6
13 670	13 055	12 442	— 4 223	— 25,5	— 724	— 3,0	— 1 228	— 9,0
4,35	4,17	3,93	— 1,82	— 29,0	— 0,13	— 3,7	— 0,42	— 9,7
46,89	43,90	41,34	— 9,01	— 25,4	— 1,64	— 4,3	— 5,55	— 11,8

[3]) Die „sonstigen Einnahmen“ der französischen Bahnen setzen sich hauptsächlich zusammen aus Leihgeld für Lokomotiven und Wagen und dem Saldo aus der Wagenmieteabrechnung mit fremden Bahnen, den Erträgnissen der Bestätterei, Pächten und Mieten, den Anteilen fremder Eisenbahnen an den Betriebskosten gemeinschaftlicher Bahnhöfe, Zinsen, Fähr- und Brückengeldern usw.

[4]) Mit Einschluß der Kosten erheblicher Ergänzungen und der Beschaffung ganzer Fahrzeuge.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:43 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Aus den vorstehenden Übersichten ergibt sich folgendes über Zunahme an Bahnlänge, Anlagekapital, Fuhrpark und Verkehr.

Das Eisenbahnnetz Deutschlands übertraf am Ende des Jahres 1908 mit 59 470 km Bahnlänge das Englands um 22 133 km und
„ Frankreichs „ 11 345 „ .

Die Zunahme der Bahnlänge in den drei Jahren 1906 bis 1908 betrug:
für Deutschland . . . . . 1 657 km oder 2,9 %,
„ England . . . . . 229 „ „ 0,6 „ ,
„ Frankreich . . . . . 996 „ „ 2,1 „ .

Der Umfang des Staatsbahnnetzes[1]) stellte sich Ende 1908:
für Deutschland auf 54 044 km = 90,9 % der Bahnlänge,
„ Frankreich „ 2 831 „ = 5,9 „ „ „ .

Die Zunahme betrug 1908 gegen 1906 bei den Staatsbahnen:
für Deutschland . . . . . 1 420 km oder 2,7 %,
„ Frankreich . . . . . 51 „ „ 1,8 „ .

Bei den doppel- und mehrgleisigen Strecken ergab sich im Jahre 1908 (gegen 1906) eine Zunahme:
in Deutschland von . . . . . 1 892 km oder 9,5 %,
„ England „ . . . . . 185 „ „ 0,9 „ ,
„ Frankreich „ . . . . . 252 „ „ 1,5 „ .

Von den Ende 1908 vorhandenen Bahnen waren doppel- und mehrgleisig:
in Deutschland . . . . . 36,6 %,
„ England . . . . . 55,7 „ ,
„ Frankreich . . . . . 35,8 „ .

Die Zunahme beim Anlagekapital überhaupt beträgt für 1906 bis 1908:
bei den deutschen Eisenbahnen . . . . . 8,1 %,
„ „ englischen „ . . . . . 1,8 „ ,
„ „ französischen „ . . . . . 3,7 „ .

Das kilometrische Anlagekapital ist bei den deutschen Bahnen um 5,1 %, bei den englischen Bahnen um 1,2 % und bei den französischen Bahnen um 1,5 % gestiegen.

Für die Fahrzeuge stellt sich die Zunahme im Jahre 1908 (gegen 1906) wie folgt:

a) bei den Lokomotiven und Triebwagen:
für Deutschland auf . . . . . 12,3 % (2 889 Stück),
„ England „ . . . . . 1,9 „ (419 „),
„ Frankreich „ . . . . . 8,5 „ (1 066 „);

[1]) Die englischen Eisenbahnen sind sämtlich Privatbahnen.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:43 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

b) bei den Personenwagen:

für Deutschland auf . . . . . 13,4 % (6 552 Stück),
„ England „ . . . . . 2,0 „ (1 052 „),
„ Frankreich „ . . . . . 3,1 „ (965 „);

c) bei den Gepäck- und Güterwagen:

für Deutschland auf . . . . . 11,8 % (57 736 Stück),
„ England „ . . . . . 2,0 „ (15 374 „),
„ Frankreich „ . . . . . 9,7 „ (30 808 „).

Der Zugverkehr ist noch in England am stärksten. Dort sind im Durchschnitt täglich auf 1 km Betriebslänge 50,07 Züge befördert, dagegen in Deutschland nur 32,36 und in Frankreich nur 23,31. Gegen 1906 hat der Zugverkehr in Deutschland um 3,0 %, in England um 1,3 % und in Frankreich um 4,7 % zugenommen.

Die Zahl der beförderten Personen ist in den Jahren 1906 bis 1908 gestiegen:

bei den deutschen Eisenbahnen um . . . . . 12,6 %,
„ „ englischen „ „ . . . . . 3,0 „ ,
„ „ französischen „ „ . . . . . 14,7 „ .

Die Zahl der Personenkilometer hat [1])

bei den deutschen Bahnen um . . . . . 11,7 %,
„ „ französischen „ „ . . . . . 8,4 „

zugenommen. Auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge für den Personenverkehr beträgt die Steigerung bei den deutschen Bahnen 8,8 %, bei den französischen Bahnen 5,7 %. Die Steigerung auf 1 Zugkm beträgt in Deutschland 1,1 %, in Frankreich 2,0 %. Die durchschnittliche Fahrt eines Reisenden ist in Deutschland von 22,93 auf 22,75 km = 0,8 % zurückgegangen, in Frankreich dagegen von 30,5 auf 31,7 km = 3,9 % gestiegen. Der Unterschied erklärt sich daraus, daß bei den Angaben für die deutschen Bahnen auch der Berliner Stadtbahnverkehr berücksichtigt ist, während bei den Angaben für die französischen Bahnen der Verkehr der Pariser Untergrundbahn keine Berücksichtigung gefunden hat.

Der Durchschnittsertrag für eine Person ist in Deutschland um 0,05 ℳ oder 8,5 % und in Frankreich um 0,04 ℳ oder 6,0 % zurückgegangen, in England dagegen um 0,06 ℳ gestiegen.

---

[1]) Die englischen Bahnen veröffentlichen keine Angaben über die Verkehrsleistungen.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:43 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Von je 100 Reisenden benutzten:

	1906	1907	1908
auf den deutschen Bahnen			
die 1. Klasse	0,31	0,23	0,19
„ 2. „	8,70	8,15	8,03
„ 3. „	54,26	44,05	41,96
„ 4. „	36,73	47,57	49,82
auf den englischen Bahnen (ohne die Zeitkarteninhaber)			
die 1. Klasse	2,87	2,65	2,42
„ 2. „	3,43	2,91	2,67
„ 3. „	93,70	94,44	94,91,
auf den französischen Hauptbahnen			
die 1. Klasse	4,40	4,27	4,14
„ 2. „	24,23	23,54	22,16
„ 3. „	71,37	72,19	73,70.

Die Durchschnittseinnahme für 1 Personenkm ist bei den deutschen Eisenbahnen um 6,3 %, bei den französischen Eisenbahnen um 2,0 % zurückgegangen. Auch dieser Unterschied erklärt sich zum Teil aus der Berücksichtigung des Berliner Stadtbahnverkehrs im Gegensatz zum Verkehr der Pariser Untergrundbahn, der bei Ermittlung der kilometrischen Personengeldeinnahme außer Betracht geblieben ist.

Der Güterverkehr ist im Jahre 1908 durch die rückläufige Bewegung in Handel und Industrie namentlich in Deutschland und England stark beeinflußt worden.

Die Zahl der beförderten Gütertonnen und Tonnenkilometer betrug 1908:

bei den deutschen Eisenbahnen rund 453,0 Mill. t (44 860,5 Mill. tkm),
„ „ englischen „ „ 499,5 „ „ [1])
„ „ französischen „ „ 166,1 „ „ (20 747,1 „ „).

Gegen 1906 ergibt sich eine Steigerung	Gütertonnen	Gütertonnenkm[1])
bei den deutschen Eisenbahnen . von %	1,3	1,1
„ „ englischen „ . „ „	0,6	— [1])
„ „ französischen „ . „ „	9,6	11,4

[1]) Die englischen Bahnen veröffentlichen keine Angaben über die Verkehrsleistungen.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:43 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	1906	1907	1908
Auf den englischen Bahnen wurden befördert:			
Kohlen und Erze . . . . . Mill. t	389,1	414,1	394,7
sonstige Güter . . . . . „ „	107,5	110,0	104,8
Die französischen Eisenbahnen beförderten:			
Getreide und Mehl . . . . Mill.-t	10,5	10,7	11,0
Wein, Essig, Sprit usw. . . „ „	9,0	9,6	10,0
Lebensmittel u. dgl. . . . „ „	7,2	7,0	7,6
Metalle und Metallwaren . „ „	11,5	12,3	12,1
Rohstoffe . . . . . „ „	16,7	20,8	18,4
Baustoffe . . . . . „ „	20,7	22,8	23,6
Düngemittel . . . . . „ „	8,2	8,9	9,0
Kohlen, Koks und andere Brennstoffe . . . . . „ „	44,2	47,8	48,2
sonstige Güter . . . . . „ „	23,6	25,1	26,2

Auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge für den Güterverkehr sind 1908 in Deutschland 12 558 Tonnenkilometer oder 1,6 % weniger, in Frankreich dagegen 34 506 Tonnenkilometer oder 8,7 % mehr gefahren worden als 1906.

Auch für die durchschnittliche Beförderungsstrecke einer Gütertonne ergibt sich bei den deutschen Bahnen ein Rückgang von 0,2 % gegenüber einer Steigerung von 1,7 % bei den französischen Bahnen.

Der Tierverkehr hat sich in Deutschland günstiger gestaltet als in Frankreich. Dort hat die Zahl der beförderten Tonnen um 5,0 % und die Zahl der Tonnenkilometer um 0,7 % zugenommen; in Frankreich ist die Zahl der Tonnenkilometer bei annähernd gleicher Beförderungsmenge um 1,1 % zurückgegangen.

Die durchschnittliche Beförderungsstrecke hat sich vermindert:
in Deutschland von 133,43 auf 128,49 km oder um 3,7 %,
„ Frankreich „ 126,62 „ 122,85 „ „ „ 3,0 %.

Die Durchschnittseinnahme hat 1908 betragen:
für 1 t . . . . . in Deutschland . . . . 10,18 ℳ,
in Frankreich . . . . . 9,36 ℳ,
für 1 tkm . . . . . in Deutschland . . . . 7,93 ₰,
in Frankreich . . . . . 7,62 ₰.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:43 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Auf den französischen Eisenbahnen wurden befördert:

	1906	1907	1908
Pferde, Maultiere, Esel . . . . . Stck.	377 109	374 178	384 468
Ochsen, Kühe, Stiere . . . . . ,,	2 709 686	2 643 230	2 677 523
Kälber, Schweine . . . . . ,,	4 684 947	4 027 073	4 162 947
Schafe, Ziegen . . . . . ,,	5 970 305	6 130 391	5 323 100

Den aus der französischen Statistik entnommenen Angaben über den Kohlenverkehr können vergleichsfähige Angaben der deutschen Statistik nicht gegenübergestellt werden. Im Kohlenverkehr der preußisch-hessischen Staatsbahnen hat im Rechnungsjahr 1908 betragen:

die Zahl der gegen Frachtberechnung beförderten Tonnen 125 185 914,
die Zahl der Tonnenkilometer 13 566 384 010,
,, durchschnittliche Beförderungsstrecke . . . 108,37 km,
,, Einnahme für 1 tkm . . . . . 2,60 ₰.

Die Verkehrseinnahmen haben in ihrer Gesamtheit für 1906 bis 1908 überall, und zwar:

bei den deutschen Bahnen um rund 58,4 Mill. ℳ oder 2,4 %,
,, ,, englischen ,, ,, ,, 45,6 ,, ,, ,, 2,1 ,,,
,, ,, französischen ,, ,, ,, 82,4 ,, ,, ,, 6,1 ,,

zugenommen. Die kilometrische Einnahme ist bei den englischen Bahnen um 1,2 % und bei den französischen Bahnen um 3,4 % gestiegen, bei den deutschen Bahnen aber um 0,4 % zurückgegangen. Auf 1 Zugkm ergab sich bei den deutschen Bahnen eine Abnahme der Verkehrseinnahmen von 3,1 %, in Frankreich eine solche von 1,1 %. In England blieb der Ertrag des Zugkilometers unverändert.

Die Personenbeförderung erbrachte — im ganzen genommen — eine Mehreinnahme

von 33,1 Mill. ℳ oder 4,7 % bei den deutschen Bahnen,
,, 28,2 ,, ,, ,, 3,4 ,, ,, ,, englischen ,,
,, 35,5 ,, ,, ,, 7,6 ,, ,, ,, französischen ,,

Auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge ergab sich eine Steigerung für die deutschen Bahnen von 251 ℳ oder 1,8 %, für die englischen Bahnen von 564 ℳ oder 2,5 % und für die französischen Bahnen von 480 ℳ oder 4,8 %. Die Durchschnittseinnahme für 1 Zugkm der der Personenbeförderung dienenden Züge hat sich in Frankreich um 0,6 % günstiger gestaltet; in Deutschland ist sie um 4,8 %, in England um 1,0 % zurückgegangen.

Faßt man den Personen-, Gepäck-, Post-, Eilgut- und Tierverkehr,

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:43 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

also die Verkehrszweige, die zum größten Teil von den Personenzügen, einschließlich der gemischten Züge, bedient werden, zusammen, so ergibt sich eine Mehreinnahme

von 37,9 Mill. ℳ oder 4,4 % für die deutschen Bahnen,
„ 37,4 „ „ „ 3,6 „ „ „ englischen „ ,
„ 42,5 „ „ „ 6,5 „ „ „ französischen „ .

Die kilometrischen Einnahmen dieser Verkehrszweige sind bei den deutschen Bahnen um 1,7 %, bei den englischen Bahnen um 2,7 % und bei den französischen Bahnen um 3,8 % gestiegen.

Der Frachtgutverkehr brachte eine Mehreinnahme

von 20,1 Mill. ℳ oder 1,3 % für die deutschen Bahnen,
„ 8,2 „ „ „ 0,7 „ „ „ englischen „ und
„ 38,8 „ „ „ 5,7 „ „ „ französischen „ .

Die Einnahme auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge ist bei den deutschen Bahnen um 376 ℳ oder 1,4 %, bei den englischen Bahnen um 51 ℳ oder 0,2 % gesunken, dagegen bei den französischen Bahnen um 434 ℳ oder 3,0 % gestiegen.

Auch die Gesamteinnahmen haben sich überall vermehrt, und zwar:

bei den deutschen Bahnen um 69,8 Mill. ℳ oder 2,7 %,
„ „ englischen „ „ 53,4 „ „ „ 2,3 „ ,
„ „ französischen „ „ 81,6 „ „ „ 6,0 „ .

Die kilometrischen Einnahmen sind bei den deutschen Bahnen um 59 ℳ oder 0,1 % zurückgegangen, dagegen bei den englischen Bahnen um 879 ℳ oder 1,4 % und bei den französischen Bahnen um 944 ℳ oder 3,2 % gestiegen.

Die Ausgaben haben sowohl im ganzen als auch auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge bei allen Bahnen zugenommen. Der Unterschied zwischen 1908 und 1906 beträgt:

überhaupt:

bei den deutschen Bahnen + 288,6 Mill. ℳ = 17,0 %,
„ „ englischen „ + 72,6 „ „ = 5,0 „ ,
„ „ französischen „ + 123,8 „ „ = 17,0 „ ;

auf 1 km Betriebslänge:

bei den deutschen Bahnen . . + 4 164 ℳ = 13,8 %,
„ „ englischen „ . . + 1 603 „ = 4,1 „ ,
„ „ französischen „ . . + 2 172 „ = 14,0 „ .

Wie sich die kilometrischen Ausgaben in den drei Vergleichsjahren auf die verschiedenen Verwendungszwecke verteilen, ergibt die nachstehende Übersicht:

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:43 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Gegenstand	1906	
	überhaupt ℳ	% der Gesamtausgabe
Deutschland.		
1. Besoldungen (Gehälter), Wohnungsgeldzuschüsse, Stellen- und andere persönliche Zulagen der etatsmäßigen Beamten und Bediensteten	7 167	23,76
2. Monats- oder Tagegehälter der ohne Anstellung verwendeten Beamten oder Bediensteten	616	2,04
3. Tage- und Akkordlöhne der Arbeiter, ausschließlich derjenigen der Bahnunterhaltungs- und Werkstättenarbeiter	3 764	12,48
4. Tagegelder, Reise- und Umzugskosten sowie andere Nebenbezüge	1 249	4,14
5. Außerordentliche Belohnungen	94	0,31
6. Wohlfahrtszwecke	1 003	3,33
zusammen (1—6) persönliche Ausgaben . .	13 893	46,06
7. Unterhaltung und Ergänzung der Ausstattungsgegenstände sowie Beschaffung der Betriebsmaterialien .	4 297	14,25
darunter: Brenn-, Schmier-, Putz- und sonstige Betriebsmaterialien	(3 459	11,47)
8. Unterhaltung, Ergänzung und Erneuerung der baulichen Anlagen	5 523	18,31
9. Unterhaltung, Ergänzung und Erneuerung der Fahrzeuge und der maschinellen Anlagen	4 691	15,55
darunter: Löhne der Werkstättenarbeiter und Beschaffung der Werkstattsmaterialien	(3 150	10,44)
10. Für Benutzung fremder Bahnanlagen und für Dienstleistungen fremder Beamten	369	1,23
11. Für Benutzung fremder Fahrzeuge	625	2,07
12. Verschiedene Ausgaben	762	2,53
darunter:		
Steuern, Gemeindeabgaben und öffentliche Lasten	(398	1,32)
Entschädigungen auf Grund des Haftpflichtgesetzes	(121	0,40)
Ersatzleistungen	(112	0,37)
zusammen (7—12) sächliche Ausgaben . .	16 267	53,94
im ganzen . .	30 160	100,00

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:43 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

1907		1908		1908 gegen 1906 mehr (+) oder weniger (—)	
überhaupt ℳ	% der Gesamtausgabe	überhaupt ℳ	% der Gesamtausgabe	überhaupt ℳ	%
		Deutschland.			
7 862	23,67	8 833	25,73	+1666	+ 23,2
631	1,90	629	1,83	+ 13	+ 2,1
4 259	12,82	4 076	11,88	+ 312	+ 8,3
1 335	4,02	1 257	3,66	+ 8	+ 0,6
140	0,42	99	0,29	+ 5	+ 5,3
1 070	3,22	1 091	3,18	+ 88	+ 8,8
15 297	46,05	15 985	46,57	+2092	+ 15,1
4 816	14,51	4 931	14,37	+ 634	+ 14,8
(3 886	11,70)	(4 051	11,80)	(+ 592	+ 17,1)
5 879	17,70	6 141	17,89	+ 618	+ 11,2
5 375	16,18	5 466	15,92	+ 775	+ 16,5
(3 656	11,01)	(3 662	10,67)	(+ 512	+ 16,3)
390	1,17	394	1,15	+ 25	+ 6,8
656	1,97	629	1,83	+ 4	+ 0,6
804	2,42	778	2,27	+ 16	+ 2,1
(401	1,21)	(343	1,00)	(— 55	— 13,8)
(139	0,42)	(175	0,51)	(+ 54	+ 44,6)
(111	0,33)	(84	0,24)	(— 28	— 25,0)
17 920	53,95	18 339	53,43	+2072	+ 12,7
33 217	100,00	34 324	100,00	+4164	+ 13,8

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:47 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Gegenstand	1906	
	überhaupt ℳ	% der Gesamtausgabe
England.		
1. Allgemeine Kosten	1 520	3,86
2. Betriebskosten	11 403	28,93
3. Kosten der Zugkraft	10 487	26,61
4. Bahnunterhaltung	5 949	15,09
5. Unterhaltung und Erneuerung der Fahrzeuge	3 283	8,33
6. Entschädigungen für Verletzung oder Tötung von Reisenden	142	0,36
7. Entschädigungen an Bedienstete	102	0,26
8. Entschädigungen für verlorene oder beschädigte Güter	209	0,53
9. Abgaben und Steuern	2 880	7,31
10. Verschiedene sonstige Ausgaben	1 333	3,38
zusammen (1—10)	37 308	94,66
11. Für Dampfschiffe, Häfen und Kanäle	2 103	5,34
im ganzen	39 411	100,00
Frankreich.		
1. Allgemeine Verwaltung	1 624	10,49
2. Bahnunterhaltung	2 894	18,69
3. Betriebsdienst	5 051	32,63
4. Zugförderung und Unterhaltung der Fahrzeuge	5 580	36,04
5. Verschiedenes	333	2,15
zusammen	15 482	100,00

Auch im Verhältnis zu den Einnahmen haben sich die Ausgaben überall ungünstiger gestaltet. Der Betriebskoeffizient ist gestiegen: in Deutschland von 64,59 auf 73,60 oder um 13,9 %, in England von 62,09 auf 63,73 oder um 2,6 % und in Frankreich von 53,11 auf 58,66 oder um 10,5 %.

Für das Jahr 1908 bezifferten sich Einnahme, Ausgabe und Überschuß (in abgerundeten Zahlen), wie folgt:

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:45 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

1907		1908		1908 gegen 1906 mehr (+) oder weniger (—)	
überhaupt ℳ	% der Gesamtausgabe	überhaupt ℳ	% der Gesamtausgabe	überhaupt ℳ	%
		England.			
1 554	3,77	1 570	3,83	+ 50	+ 3,3
11 754	28,49	11 626	28,35	+ 223	+ 2,0
11 607	28,14	11 729	28,60	+ 1 242	+ 11,8
6 066	14,71	5 945	14,49	— 4	— 0,1
3 356	8,14	3 328	8,11	+ 45	+ 1,4
88	0,21	62	0,15	— 80	— 56,3
117	0,28	142	0,35	+ 40	+ 39,2
233	0,56	235	0,57	+ 26	+ 12,4
2 619	6,35	2 622	6,39	— 258	— 9,0
1 584	3,84	1 542	3,76	+ 209	— 15,7
38 978	94,49	38 801	94,60	+ 1 493	+ 4,0
2 271	5,51	2 213	5,40	+ 110	+ 5,2
41 249	100,00	41 014	100,00	+ 1 603	+ 4,1
		Frankreich.			
1 594	9,55	1 624	9,20	—	—
2 928	17,55	2 874	16,28	— 20	— 0,7
5 433	32,57	5 772	32,70	+ 721	+ 14,3
6 344	38,03	6 825	38,66	+ 1 245	+ 22,3
383	2,30	559	3,16	+ 226	+ 67,9
16 682	100,00	17 654	100,00	+ 2 172	+ 14,0

Es betrug:	Einnahme	Ausgabe	Überschuß
	Millionen Mark		
bei den deutschen Bahnen . .	2 703,0	1 989,4	713,6
„ „ englischen „ . .	2 397,9	1 528,2	869,7
„ „ französischen „ . .	1 449,9	850,5	599,4

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:47 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Der kilometrische Überschuß ist bei allen Bahnen zurückgegangen: bei den deutschen Bahnen um 4 223 ℳ oder 25,5 %, bei den englischen Bahnen um 724 ℳ oder 3,0 % und bei den französischen Bahnen um 1 228 ℳ oder 9,0 %. Dementsprechend hat sich auch die Eisenbahnrente verschlechtert: in Deutschland ist sie um 29,0 %, in England um 3,7 % und in Frankreich um 9,7 % zurückgegangen.

Außer den in vorstehenden Übersichten angeführten Zahlen sind in der englischen Statistik noch folgende Angaben über Verzinsung und Höhe des Anlagekapitals, sowie über den Umfang und die Ergebnisse des Betriebs usw. der englischen Eisenbahnen für das Jahr 1908 enthalten:

Im Durchschnitt wurden an Dividenden und Zinsen gezahlt:

auf Stammaktien . . . . . 3,67 %,
„ garantiertes Kapital (4,63 %) und Vorzugsaktien (3,92%) . . 4,11 „ ,
„ Anleihen . . . . . (3,61 „) „ Obligationen (3,94 „) . . 3,93 „ ,
„ das Gesamtkapital . . . . . 3,90 „ .

Die einzelnen Schuldtitel verzinsten sich (mit Zinsen und Dividenden) wie folgt:

Prozentsatz der gezahlten Dividenden und Zinsen	Stammaktien (Ordinary)		Vorzugsaktien (Preferential)		Garantiertes Kapital (Guaranteed)		Anleihen und Obligationen (Loans and Debenture Stock)	
	£	%	£	%	£	%	£	%
0 % auf	75 624 192	15,4	21 980 321	6,4	50 000	0,0	1 035 571	0,3
nicht über 1 „ „	35 268 029	7,2	826 919	0,2	—	—	200 000	0,1
von 1 — 2 „ „	23 675 695	4,8	2 066 000	0,6	1 351 180	1,1	4 666	0,0
„ 2 — 3 „ „	143 974 740	29,3	110 618 149	32,2	23 276 760	18,7	188 644 991	53,8
„ 3 — 4 „ „	56 579 044	11,5	158 074 100	46,0	60 700 773	48,8	115 129 960	32,8
„ 4 — 5 „ „	22 110 222	4,5	48 699 822	14,1	36 444 935	29,3	44 020 302	12,6
„ 5 — 6 „ „	131 395 028	26,7	1 663 814	0,5	2 610 200	2,1	1 495 962	0,4
„ 6 — 7 „ „	1 747 417	0,4	—	—	—	—	—	—
„ 7 — 8 „ „	994 020	0,2	—	—	—	—	5 400	0,0
„ 8 — 9 „ „	265 000	0,0	—	—	—	—	—	—
„ 9 — 10 „ „	—	—	—	—	—	—	—	—
zusammen	491 633 387	100,0	343 929 125	100,0	124 433 848	100,0	350 536 852	100,0
	959 996 360							
	oder in Mark							
	19 199 927 200						7 010 737 040	—
	26 210 664 240							

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:45 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Nachstehende Zusammenstellung bietet einen Überblick über den Personenverkehr der englischen Bahnen (beförderte Personen, erzielte Personengeldeinnahme) in den Jahren 1906, 1907 und 1908:

Jahr	1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse und ermäßigte (Parlaments-) Züge	Zusammen	Zeitkarten (mit Arbeiter-wochenkarten)
a) beförderte Personen (in Tausenden):					
1906 . . .	35 600	42 565	1 162 182	1 240 347	[1]) 693
1907 . . .	33 363	36 698	1 189 420	1 259 481	[1]) 716
1908 . . .	30 888	34 090	1 213 138	1 278 116	[1]) 722
b) erzielte Personengeldeinnahme (in Tausend £):					
1906 . . .	3 429	2 923	30 584	36 936	4 269
1907 . . .	3 363	2 810	31 519	37 692	4 410
1908 . . .	3 271	2 715	32 111	38 097	4 518

Es kommen auf England und Wales im Jahre 1908:

a) von den beförderten Personen (in Tausenden):					
1908 . . .	24 760	31 065	1 083 752	1 139 577	617
(in %)	80,2	91,1	89,3	89,2	85,4
b) von der erzielten Personengeldeinnahme (in Tausend £):					
1908 . . .	2 731	2 506	27 574	32 811	4 010
(in %)	83,4	92,3	85,9	86,1	88,7

Über die Verteilung des Güterverkehrs der englischen Eisenbahnen in den Jahren 1906—1908 auf die Hauptklassen der Güter und die drei Vereinigten Königreiche geben nachfolgende Zahlen Aufschluß.

---

[1]) Über die auffallende Abnahme der Anzahl gegen die Vorjahre, vgl. Anm. 2 auf S. 1506/7.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:45 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Es wurden befördert an Kohlen und Erzen, Frachtgütern und Vieh in abgerundeten Zahlen:

	1906		1907		1908	
	Gewicht t	Erzielte Einnahme ℳ	Gewicht t	Erzielte Einnahme ℳ	Gewicht t	Erzielte Einnahme ℳ
a) Kohlen und Erze:	(auf Millionen abgerundete Zahlen)					
überhaupt	389,1	551,9	414,1	588,3	394,7	563,9
davon kommen:						
auf England und Wales	330,0	478,9	354,6	514,7	338,6	493,9
b) Frachtgüter:						
überhaupt	107,5	587,8	110,0	605,7	104,8	584,0
davon kommen:						
auf England und Wales	89,9	495,3	92,2	511,3	87,8	492,3
c) Vieh:						
überhaupt	—	28,2	—	30,0	—	29,9
davon kommen:						
auf England und Wales	—	17,1	—	18,5	—	18,3
d) Gesamtgüterverkehr:						
überhaupt	496,6	1 167,9	524,1	1 224,0	499,5	1 177,8
davon kommen:						
auf England und Wales	419,9	991,4	446,8	1 044,5	426,4	1 004,5
„ Schottland	70,8	139,2	71,1	140,6	67,0	134,3
„ Irland	5,9	37,3	6,2	38,9	6,1	39,0

Der Durchschnittsertrag einer beförderten Tonne berechnete sich hiernach:

	1906	1907	1908
für Kohlen und Erze . . . . . auf ℳ	1,42	1,42	1,43
„ Frachtgut . . . . . „ „	5,47	5,51	5,57

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:47 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die Einnahme aus dem Güterverkehr betrug für 1 km durchschnittlicher Betriebslänge und für 1 Zugkm [1]):

	1906		1907		1908	
	Einnahme für		Einnahme für		Einnahme für	
	1 km durchschnittl. Betriebslänge ℳ	1 Zugkm ℳ	1 km durchschnittl. Betriebslänge ℳ	1 Zugkm ℳ	1 km durchschnittl. Betriebslänge ℳ	1 Zugkm ℳ
in England und Wales .	39 007	4,63	40 885	4,70	39 146	4,74
„ Schottland	22 626	4,19	22 730	4,18	21 703	4,16
„ Irland	6 958	4,53	7 191	4,50	7 203	4,56
überhaupt . .	31 620	4,57	32 953	4,63	31 610	4,66

Über den englischen Kohlenverkehr macht die Statistik folgende Angaben:

Es wurden	1906	1907	1908
	tons		
im ganzen gefördert	251 068 000	267 831 000	261 529 000
mit der Eisenbahn nach London verfrachtet	7 599 000	8 345 000	8 192 000
im Küstengebiet verschifft	19 885 000	20 246 000	20 067 000
nach dem Ausland ausgeführt	55 600 000	63 601 000	62 547 000
von den am Auslandsverkehr beteiligten Dampfern zum eigenen Gebrauch aufgenommen	18 590 000	18 619 000	19 474 000

Die Durchschnittspreise für Kohlen (an den Gruben) und die durchschnittlichen Ausfuhrpreise für Kohlen, sowie für Eisen- und Stahlschienen und dgl. in England in den Jahren 1906—1908 sind nachstehend zusammengestellt:

[1]) In Güterzügen (ohne gemischte Züge).

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:45 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Jahr	Durchschnittspreis der Kohlen an den Gruben (nach der Kohlenstatistik)	Durchschnittliche Ausfuhrpreise (nach Menge und Wert der Ausfuhr geschätzt)	
		für Kohlen	für Eisen- und Stahlschienen u. dgl.
	für die engl. Tonne [1])		
1906	7 sh $3\frac{1}{2}$ d (7,18 ℳ)	10,82 sh (10,65 ℳ)	5,63 £ (110,83 ℳ)
1907	9 „ 0 „ (8,86 „)	12,63 „ (12,43 „)	6,54 „ (128,74 „)
1908	8 „ 11 „ (8,78 „)	12,65 „ (12,45 „)	6,12 „ (120,47 „)

[1]) Die Klammerzahlen geben den Durchschnittspreis einer metrischen Tonne in Mark an. 1 sh = 1 ℳ rund.

Generated on 2019-07-31 15:45 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Die Eisenbahnen der Schweiz

im Jahre 1910[1]).

1. Längen.

Bezeichnung der Bahnen	Bestand Ende 1910	
	Baulänge km	Betriebslänge km
1. Haupt- und Nebenbahnen:		
a) Vollspurbahnen:		
α) Schweizerische Bundesbahnen[2])	2 639,596	2 686,171
β) die übrigen Bahnen	769,390	814,182
b) Schmalspurbahnen	1 066,169	1 070,056
c) Zahnradbahnen	97,375	97,490
zusammen Haupt- und Nebenbahnen	4 572,530	4 667,899
2. Drahtseilbahnen	38,684	38,230
3. Straßenbahnen	438,656	436,600
4. Bahnstrecken im Betrieb ausländischer Unternehmungen	61,996	68,794
im ganzen . .	5 111,866	5 211,523
Davon gehen ab:		
die wegen Mitbenutzung doppelt gerechneten Strecken	—	116,201
im Ausland liegend	46,812	50,656
mithin Länge sämtlicher dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen der Schweiz	5 065,054	5 044,666

[1]) Vgl. „Die Eisenbahnen der Schweiz im Jahre 1909“ Archiv 1911 S. 1508 ff. — Die Angaben sind der von dem schweizerischen Post- und Eisenbahndepartement herausgegebenen schweizerischen Eisenbahnstatistik — Bd. XXXVIII Bern, Februar 1912 — entnommen.

[2]) Nähere Angaben über die schweizerischen Bundesbahnen befinden sich am Schluß.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:47 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Hiervon waren im Jahre 1910 mit zweigleisigem Oberbau versehen:

		Baulänge	Betriebslänge
Haupt- und Nebenbahnen	km	1 020,961	697,179
Bahnstrecken im Betrieb ausländischer Unternehmungen	,,	39,691	38,977
zusammen .	,,	1 060,652	736,156
hiervon sind im Ausland gelegen	,,	1,471	—
mithin im ganzen für die Schweiz	,,	1 059,181	736,156

In den Jahren . . . . . wurden eröffnet:		1909	1910
Baulänge	km	52,283	136,378
Betriebslänge[1])	,,	54,941	139,988
An Privatverbindungsgleisen bestanden Anschlüsse:			
überhaupt	Anz.	536	555
mit einer Gleislänge von	km	219,538	231,276
darunter normalspurige	,,	210,069	221,974
davon mit Lokomotivbetrieb . .	,,	129,916	137,097

Die nachstehenden statistischen Mitteilungen beziehen sich auf die Haupt- und Nebenbahnen.

Die den Betriebsrechnungen zugrunde liegende Betriebslänge am Ende des Jahres 1910 betrug:

überhaupt	4 716,4	km,
davon mit Dampfbetrieb . . .	3 889,599	,,
,, ,, elektrischem Betrieb	778,300	,,
überhaupt im Jahresdurchschnitt	4 659,4	,, .

2. Anlagekapital.

Es betrug am Schluß des Berichtsjahres das eingezahlte und verwendete Anlagekapital überhaupt . . . . . 2 137 744 788 Frcs.

Das verwendete Anlagekapital betrug . . . . . 1 883 775 824 ,, .

---

[1]) Hiervon fallen im Berichtsjahr auf

Haupt- und Nebenbahnen	93,786 km,
Straßenbahnen	46,202 ,, .

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:47 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Dieses setzte sich wie folgt zusammen:

1. Baukosten der im Betrieb stehenden eigenen Linien	1 613 418 500 Frcs.,
2. Verwendungen auf die im Bau befindlichen Linien und Objekte	137 566 904 ,,
3. Überschuß des Rückkaufpreises über die Aktiven der früheren Gesellschaften	85 547 452 ,,
4. zu amortisierende Verwendungen	33 651 983 ,,
5. Verwendungen auf Nebengeschäfte	13 590 985 ,, .

Von den Baukosten der im Betrieb stehenden eigenen Linien kommen:

auf Bahnanlagen und feste Einrichtungen .	1 308 279 158 Frcs.,
,, Betriebsmittel	272 884 684 ,,
,, Mobiliar und Gerätschaften	25 902 462 ,,
,, allgemeine Kosten	160 852 831 ,,
zusammen . . .	1 767 919 135 Frcs. [1])
für 1 Bahnkm .	383 961 ,, .

Im Jahre 1909 betrugen die Baukosten der im Betrieb stehenden eigenen Linien . . . . 1 710 037 249 Frcs.,
für 1 Bahnkm . . . . . 378 086 ,, .

3. Betriebsmittel und deren Leistungen.

Es waren im Bestand:		1909	1910
Lokomotiven[2])	Stück	1 573	1 602
für 1 Bahnkilometer	,,	0,334	0,335
Personenwagen	,,	4 394	4 611
mit Achsen	,,	12 231	12 896
,, Sitzplätzen	,,	206 841	218 680
durchschnittlich für 1 Achse . .	Plätze	16,91	16,96

[1]) Für die Berechnung der Nettobaukosten für die Bilanz gemäß Rechnungsgesetz sind hiervon abzuziehen für Subventionen und Verluste bei Eigentumswechsel 154 367 739 Frcs. Es verbleiben demnach 1 613 551 396 Frcs. Nettobaukosten.

[2]) Mit Dampf- und elektrischem Betrieb.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:46 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

		1909	1910
Lastwagen (Gepäckwagen, gedeckte und offene Güterwagen) . . .	Stück	17 495	17 907
mit Achsen	„	35 448	36 276
„ Tragfähigkeit	t	209 417,4	215 374,8
durchschnittlich für 1 Achse . .	„	5,91	5,94
Im Jahresdurchschnitt standen im Betrieb:			
Lokomotiven[1])	Stück	1 558,6	1 578,8
Personenwagen	„	4 347,1	4 539,6
mit Achsen	„	12 055,9	12 682,8
„ Sitzplätzen	„	202 963	214 125
Lastwagen	„	18 785,9	19 282,9
mit Achsen	„	38 038,9	39 045,1
„ Tragkraft	„	223 056,9	230 152,2
Das durchschnittliche Eigengewicht (für 1 Achse) betrug:			
bei Personenwagen	t	5,64	5,73
„ Lastwagen	„	3,71	3,74
Die Leistungen der eigenen Betriebsmittel auf eigener und fremder Bahn ergeben nachstehende Zahlen:			
es wurden geleistet:			
Lokomotivkilometer:			
überhaupt		55 500 951	56 173 068
durchschnittlich für 1 Lokomotive .		35 609	35 580
Achskilometer:			
a) von Personenwagen:			
überhaupt		414 553 234	430 697 830
durchschnittlich für 1 Achse . . .		34 386	33 959
b) von Lastwagen:			
überhaupt		501 413 028	493 726 107
durchschnittlich für 1 Achse . . .		13 182	12 645

[1]) Mit Dampf- und elektrischem Betrieb.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:46 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	1909	1910
Von eigenen und fremden Betriebsmitteln wurden auf eigener Bahn geleistet:		
a) Nutzkilometer	47 114 602	47 398 807
b) Lokomotivkilometer	54 867 233	55 499 268
c) Personenwagenachskilometer	420 212 506	438 370 431
d) Lastwagenachskilometer	655 025 359	675 484 484
e) Postwagenachskilometer	50 263 339	51 728 309
von den Wagen von c bis e zusammen	1 125 501 204	1 165 583 224
Zugkilometer:		
in Personen- und gemischten Zügen	35 296 981	35 703 085
„ Güterzügen	9 120 354	9 074 806
im ganzen	44 417 335	44 777 891
Auf 1 Bahnkm kamen durchschnittlich:		
Zugkilometer	9 636	9 610
Nutzkilometer	10 221	10 173
Achskilometer	244 175	250 158
und zwar:		
von Personenwagen	91 164	94 083
„ Güterwagen	142 107	144 973
„ Postwagen	10 904	11 102
Die durchschnittliche Zusammensetzung der Züge ergab:		
an Personenwagenachsen Stück	9,46	9,79
„ Lastwagenachsen „	14,75	15,09
„ Postwagenachsen „	1,13	1,15
überhaupt Achsen „	25,34	26,03
durchschnittlich für 1 Lokomotive „	23,89	24,59
An Tonnenkilometern (totes Gewicht und Nutzgewicht)[1]) sind geleistet:		
überhaupt tkm	9 754 386 809	10 611 281 169
auf 1 Bahnkm „	2 116 194	2 277 392
„ 1 Nutzkm „	207,1	223,9

[1]) Das Nutzgewicht umfaßt das Gewicht der Reisenden, des Gepäcks, der Tiere und der Güter.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:46 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

In Prozenten des Gesamtgewichts kommen:		1909	1910
auf Nutzgewicht	%	13,70	13,40
„ totes Gewicht	„	86,30	86,60
Zahl der täglichen Züge über die ganze Bahn:			
überhaupt		26,40	26,40
davon:			
Personen- und gemischte Züge		20,98	20,99
Güterzüge		5,42	5,34

4. Verkehr.

a) Personenverkehr:		1909	1910
Anzahl der beförderten Reisenden	Anz.	105 038 663	110 068 465
davon in 1. Klasse	%	0,61	0,57
„ „ II. „	„	8,30	7,53
„ „ III. „	„	85,67	86,42
„ „ der Einheitsklasse	„	5,42	5,48
Anzahl der geleisteten Personenkm	Anz.	2 086 423 853	2 312 931 954
durchschnittlich für 1 Bahnkm	„	452 645	496 401
Jeder Reisende durchfuhr durchschn.	km	19,86	21,01
Mittlere Ausnutzung der Sitzplätze	%	29,51	31,28
Von den beförderten Reisenden kommen auf:			
einfache Fahrt	„	10,96	10,66
Hin- und Rückfahrt	„	45,17	45,22
ermäßigte Fahrkarten	„	43,87	44,12
b) Güterverkehr:			
Gesamtgewicht aller beförderter Güter (einschl. Gepäck und Tiere)	„	16 165 115	17 023 916
davon Güter aller Art	„	15 647 858	16 466 758
oder in Prozenten	%	96,80	96,73
Anzahl der geleisteten Tonnenkilometer:			
überhaupt	tkm	1 180 029 735	1 248 826 595
auf 1 Bahnkilometer	„	256 005	268 023
„ Güter aller Art kommen	t	1 153 205 198	1 217 836 708

Generated on 2019-07-31 15:46 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

	1909	1910
Jede Tonne Gut durchfuhr durchschnittlich . . . . . km	73,00	73,36
Mittlere Ausnutzung der Tragkraft %	30,72	31,41
Von den beförderten Gütern kommen:		
auf Eilgut . . . . . t	185 974	187 109
auf Frachtgut:		
a) Stückgut . . . . . ,,	1 422 636	1 519 737
b) Wagenladungen (Allgemeine Klassen der Spezialtarife) . ,,	3 428 676	3 734 358
auf Ausnahmetarife . . . . . ,,	10 610 572	11 025 554
zusammen . . . ,,	15 647 858	16 466 758

Im Tierverkehr ergab sich eine Gesamtbeförderung von 1 687 758 Stück Vieh mit einem Gewicht von 262 407 t.

5. Finanzielle Ergebnisse.

	1909	1910
Betriebseinnahmen:		
aus dem Personenverkehr . . . Frcs.	88 760 277	96 074 346
,, ,, Güterverkehr[1]) . . . . ,,	108 846 126	116 984 815
Transporteinnahme . . . . . ,,	197 606 403	213 059 161
aus verschiedenen Quellen . . . ,,	8 594 711	9 378 512
zusammen Betriebseinnahme ,,	206 201 114	222 437 673
und zwar:		
für 1 Bahnkm . . . . . ,,	44 735	47 740
,, 1 Nutzkm . . . . . ,,	4,38	4,69
,, 1 Achskm . . . . . ,,	18,32	19,08
Von den Transporteinnahmen kommen:		
auf Personenverkehr . . . . . %	44,92	45,09
,, Güterverkehr . . . . . ,,	55,08	54,91
In Prozenten der Betriebseinnahmen kommen auf Transporteinnahmen ,,	95,83	95,83

[1]) Mit Gepäck und Vieh.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:46 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Von den Einnahmen aus dem Güterverkehr kamen auf Güter aller Art:	1909	1910
in Prozenten der Gesamteinnahme %	89,30	88,80
auf die Tonne . . . . . Frcs.	6,21	6,31
„ das Tonnenkm . . . . . Cts.	8,43	8,53

Die Betriebseinnahmen ergaben für	Personenverkehr		Güterverkehr	
	1909	1910	1909	1910
1 Bahnkm . . . . . Frcs.	19 256	20 260	23 614	25 107
1 Zugkm . . . . . „	2,51	2,69	2,45	2,61
1 Achskm . . . . . Cts.	21,12	21,92	15,43	15,43
1 Person . . . . . Frcs.	0,85	0,87	—	—
1 Personenkm . . . Cts.	4,25	4,15	—	—
1 Tonnenkm . . . . „	—	—	9,22	9,37

Im Personenverkehr kamen (in Prozenten der Gesamteinnahme):	1909	1910
auf die I. Klasse . . . . . %	6,19	6,26
„ „ II. „ . . . . . „	25,40	25,27
„ „ III. „ . . . . . „	64,23	64,55
„ „ Einheitsklasse . . . . . „	4,18	3,92
Die Betriebsausgaben stellten sich wie folgt:		
es betrugen:		
die reinen Betriebskosten . . . Frcs.	124 726 198	126 870 335
verschiedene Ausgaben[1]) . . . „	15 401 751	13 700 086
Gesamtausgaben . . . „	140 127 949	140 570 421
in Proz. der Gesamteinnahme . %	67,96	63,20
Von den reinen Betriebskosten kommen:		
auf allgemeine Verwaltung . . . „	4,22	4,14
„ Bahnunterhaltung u. Aufsicht „	17,33	18,19
„ Verkehrs- und Zugdienst . . „	34,22	34,09
„ Fahrdienst . . . . . „	44,23	43,58

[1]) Für Pacht und Mietzinsen. Verlust an Hilfsgeschäften, sonstige Ausgaben.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:46 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	1909	1910
Die reinen Betriebskosten betrugen in Prozenten:		
der Gesamtausgaben . . . . . %	89,01	90,25
„ Transporteinnahmen . . . . „	63,12	59,55
Die Gesamtausgaben ergaben:		
für 1 Bahnkm . . . . . Frcs.	30 400	30 169
„ 1 Nutzkm . . . . . „	2,97	2,97
„ 1 Achskm . . . . . „	12,45	12,06
Der Überschuß (der Gesamteinnahmen über die Gesamtausgaben) ergab:		
überhaupt . . . . . Frcs.	66 073 165	81 867 252
für 1 Bahnkm . . . . . „	14 335	17 571
„ 1 Zugkm . . . . . „	1,49	1,83
„ 1 Nutzkm . . . . . „	1,41	1,72
„ 1 Achskm . . . . . „	5,87	7,02
in Prozenten der Gesamteinnahme %	32,04	36,80

6. Unfälle.

Es betrug:	1909	1910
die Zahl der Entgleisungen	52	68
„ „ „ Zusammenstöße	31	23
„ „ „ sonstigen Unfälle	1 572	1 522
überhaupt	1 655	1 623

Es wurden	1909		1910	
	getötet	verletzt	getötet	verletzt
Reisende	12	76	7	90
Bahnbedienstete	39	1 369	32	1 341
Sonstige Personen	25	45	32	44
zusammen .	76	1 490	71	1 475
	1 566		1 546	
außerdem durch Selbstmord und Selbstmordversuch	15	—	14	2
	15		16	

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:46 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Es wurden	1909		1910	
	getötet	verletzt	getötet	verletzt
Reisende:				
auf 1 000 000 Reisende . . .	0,11	0,72	0,06	0,82
„ 10 000 000 Personenkm . .	0,06	0,36	0,03	0,39
Bahnbedienstete:				
auf 100 000 Lokomotivkm .	0,07	2,50	0,06	2,42
„ 1 000 000 Achskm	0,03	1,22	0,03	1,15
Dritte Personen:				
auf 100 Bahnkm	0,54	0,98	0,69	0,91

7. Personal.

	1909	1910
Zahl der beschäftigten Personen:		
bei der allgemeinen Verwaltung	1 590	1 556
„ „ Bahnunterhaltung und Aufsicht	9 162	9 488
„ dem Abfertigungs- und Zugdienst .	17 846	17 978
„ „ Fahrdienst und den Werkstätten	12 308	12 002
überhaupt .	40 906	41 024
(davon auf Personalkonto) . . .	(29 933)	(30 458)
außerdem noch bei Nebengeschäften . .	155	155
insgesamt . .	41 061	41 179
Auf 1 Bahnkm kommen:		
im Betriebsdienst beschäftigte Personen	8,87	8,80

Generated on 2019-07-31 15:47 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Vergleichende Angaben für das Netz der Schweizerischen Bundesbahnen[1]).

		1908[2])	1909	1910
Bahnlänge, eigene	km	2 411	2 683	2 696
Betriebslänge im Jahresdurchschnitt	„	2 455	2 738	2 742
Lokomotiven	Anz.	1 031	1 215	1 228
Personenwagen	„	2 704	3 144	3 291
Sitzplätze	„	132 414	153 934	161 856
Lastwagen	„	12 748	15 243	15 598
Fahrleistungen:				
Lokomotivkm im ganzen . .		38 214 000	43 001 000	43 052 000
Personenwagenachskm . . .		332 195 000	363 298 000	377 511 000
Lastwagenachskm		551 592 000	658 720 000	677 945 000
Wagenachskm:				
im ganzen		883 787 000	1 022 018 000	1 055 456 000
für 1 Bahnkm		359 995	373 272	384 922
Täglicher Zugverkehr		33,24	33,39	33,21
Verkehr:				
Reisende:				
im ganzen	Anz.	72 609 000	77 335 000	80 625 000
für 1 Bahnkm	„	29 480	28 245	29 404
Personenkm	„	1 580 345 000	1 812 592 000	2 017 198 000
Gepäck, Tiere und Güter	t	11 773 000	12 580 000	13 142 000
Gepäck, Tiere und Güter	tkm	854 994 000	1 126 154 000	1 191 162 000
Gesamttonnenkm:				
(Brutto- und Nutzlast) . .		7 513 875 000	9 004 287 000	9 800 459 000
für 1 Bahnkm		3 050 700	3 288 636	3 574 201
Kosten der Linien im Betrieb und Bau	Frcs.	1 075 728 000	1 395 065 000	1 301 889 000
davon kommen auf Betriebsmittel . .	„	179 637 000	215 334 000	222 450 000
Betriebsmittel:				
Neuanschaffungen . .	„	17 947 000	10 082 000	9 572 000
Ausmusterungen . .	„	2 107 000	1 994 000	2 456 000

[1]) Das Netz der Schweizerischen Bundesbahnen umfaßt seit dem 1. Januar 1901 die Linien der alten Zentralbahn, der Nordostbahn, der Bötzbergbahn, der Aargau-Südbahn, der Wohlen-Bremgarten-Bahn und der Vereinigten Schweizerbahnen, ferner seit dem 1. Januar 1902 die Toggenburger Bahn, seit dem 1. Januar 1903 die Jura-Simplon-Bahn und seit dem 1. Mai 1909 auch die Gotthardbahn.

[2]) Ohne Gotthardbahn.

Generated on 2019-07-31 15:47 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

		1908	1909	1910
Betriebseinnahmen:				
Personen	Frcs.	58 046 000	69 819 000	75 598 000
Gepäck, Tiere und Güter	„	77 657 000	97 436 000	104 264 000
Verschiedenes (Pacht- und Mietzinse usw.) . . .	„	6 426 000	7 006 000	7 742 000
Im ganzen	„	142 129 000	174 261 000	187 604 000
für 1 Bahnkm	„	57 705	63 645	68 419
Betriebsausgaben:				
Allgemeine Verwaltung .	„	3 071 000	3 857 000	3 789 000
Unterhaltung und Beaufsichtigung der Bahnanlagen	„	17 497 000	17 384 000	18 473 000
Abfertigungs- und Zugdienst	„	31 853 000	37 690 000	37 916 000
Fahrdienst	„	39 039 000	45 950 000	45 867 000
Verschiedenes (Pacht- und Mietzinse usw.) . . .	„	9 499 000	12 806 000	11 086 000
Im ganzen	„	100 959 000	117 687 000	117 131 000
für 1 Bahnkm	„	40 990	42 983	42 717
Einnahmeüberschuß:				
im ganzen	„	41 170 000	56 574 000	70 473 000
für 1 Bahnkm	„	16 715	20 663	25 702
Verhältnis der Ausgaben zu den Einnahmen	%	71,03	67,54	62,44
Erneuerungsfonds:				
Einlagen	Frcs.	7 815 157	8 921 381	8 874 143
Entnahme	„	7 073 348	6 551 117	6 772 947
Bestand	„	61 140 471	77 162 249	65 521 254 [1]
Einlagen in den Amortisationsfonds.	„	4 549 756	6 486 699	6 779 181
Anleihezinsen	„	40 479 988	43 125 000	47 749 000

[1] Ohne den Erneuerungsfonds der Gotthardbahn.

Generated on 2019-07-31 15:47 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Die Betriebsergebnisse der italienischen Staatsbahnen

im Jahre 1910/11 [1]).

Der Bericht über den Betrieb der italienischen Staatsbahnen, den die Generaldirektion alljährlich dem Minister der öffentlichen Arbeiten vorlegt, weist für das vorliegende Berichtsjahr in seinem statistischen Teil eine wichtige und erfreuliche Änderung auf, indem die Leistungen der Güterwagen nicht, wie in den bisherigen Berichten, in Wagenkilometern, sondern in Achskilometern angegeben sind, was besonders für die Anstellung von internationalen Vergleichen als wertvolle Verbesserung zu begrüßen ist. Die Leistungen in den letzten drei Berichtsjahren sind nach Achskilometern umgerechnet mit angegeben, so daß ein Überblick über die Entwicklung seit dem Jahre 1907/08 möglich ist [2]).

Neu erscheinen in dem Bericht die Angaben über den Betrieb der staatlichen Schiffahrt nach Sizilien und Sardinien, den die Eisenbahnverwaltung seit dem 1. Juli 1910 übernommen hat. Sie umfaßt folgende Linien:

Civitavecchia—Golfo Aranci—Terranova	238 km,
Golfo Aranci—Maddalena	52 „ ,
Neapel—Palermo	313 „ ,
Neapel—Messina—Reggio Calabria—Catania—Syrakus	484 „ ,
	1 087 km.

Getrennt hiervon sind geblieben die schon in den früheren Berichten regelmäßig erschienenen Angaben über den Fährenbetrieb in der Meerenge von Messina.

---

[1]) Die nachstehenden Mitteilungen sind dem amtlichen Bericht Relazione sull' andamento dell' Amministrazione delle Ferrovie dello Stato nell' esercizio 1910/11 entnommen. Vergl. zuletzt Archiv für Eisenbahnwesen 1911 S. 1520 ff.: Die Betriebsergebnisse der italienischen Staatsbahnen im Jahre 1909/10.

[2]) Vergl. die Zusammenstellung auf Seite 1548/1549.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:47 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Ebenfalls zum erstenmal erscheinen in dem Bericht die Angaben über die neuerbauten schmalspurigen Kleinbahnen in Sizilien mit den Strecken Partanna—Castelvetrano—Selinunte und Canicatti—Naro, von denen die erste am 20. Juni 1910 und die zweite am 28. Februar 1911 dem Betrieb übergeben worden ist.

Beide neuen Betriebszweige haben das finanzielle Ergebnis in dem Berichtsjahr ungünstig beeinflußt. Die Einnahmen aus dem Schiffsbetrieb haben betragen:

Betriebseinnahmen	2 258 785,80	Lire,
Mittelbare Einnahmen	41,05	,,
Unterstützung aus allgemeinen Staatsmitteln	2 700 000,00	,,
zusammen . . .	4 958 826,85	Lire.
Die Ausgaben dagegen	5 661 836,38	,, ,
mithin Fehlbetrag	703 009,53	Lire.
Rechnet man hierzu noch die aufzuwendenden Zins- und Tilgungsbeträge	555 847,52	Lire
und die Ausgaben für Erneuerung des Schiffsparks	600 000,00	,, ,
so ergibt sich ein Fehlbetrag von zusammen . .	1 858 857,05	Lire.
Die Einnahmen aus dem Kleinbahnbetrieb haben betragen	42 654,45	Lire,
die Ausgaben dagegen	250 435,50	,,
Der Fehlbetrag mithin . .	207 781,05	Lire.

Bei der Zusammenstellung der Einnahmen und Ausgaben des gesamten Staatsbahnbetriebes weicht die Art der Berechnung mehrfach von der der Vorjahre ab, eine Erscheinung, die sich auch schon früher, z. B. bei der Berechnung des Betriebskoeffizienten gezeigt hat. Es ist dringend zu wünschen, daß hier ein gleiches System bei der Berechnung dauernd beibehalten werden möchte, da anderenfalls die Vergleiche mit den Betriebsergebnissen der früheren Jahre nur geringen Wert haben und auch der Einblick in das finanzielle Ergebnis des Berichtsjahrs an sich außerordentlich erschwert wird.

Im einzelnen sind die Betriebsergebnisse des Jahres 1910/11 im nachfolgenden zusammengestellt.

I. Länge.

Der Umfang des vollspurigen italienischen Staatsbahnnetzes hat gegenüber dem Vorjahre wieder eine Zunahme erfahren.

Generated on 2019-07-31 15:47 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Es betrug		1909/10	1910/11
die Baulänge	am Jahresschluß	13 154	13 159 km,
„ Betriebslänge	„ „	14 211	14 369 „
„ „	im Jahresdurchschnitt [1]) .	14 125	14 328 „

Die Streckenlänge belief sich am Schluß des Berichtsjahres auf 13 335 km. Hiervon waren 10 795 km eingleisig und 2 540 km zweigleisig.

Die Gesamtlänge verteilt sich folgendermaßen auf die einzelnen Bezirksdirektionen:

	Baulänge	Betriebslänge	Betriebslänge im Jahresdurchschnitt
Bezirksdirektion Turin . . . km	1 685	1 948	1 948
„ Mailand . . „	1 171	1 406	1 406
„ Genua . . . „	632	740	739
„ Venedig . . „	1 191	1 300	1 300
„ Florenz . . „	1 418	1 474	1 473
„ Rom . . . . „	1 209	1 407	1 369
„ Neapel . . . „	2 246	2 367	2 366
„ Ancona . . „	1 346	1 375	1 375
„ Palermo . . „	1 269	1 354	1 354
„ Reggio Calabria „	953	956	956

Es betrug außerdem:

	die		
	Baulänge	Betriebslänge	Betriebslänge im Jahresdurchschnitt
der Schiffahrt über die Meerenge von Messina . . . . . km	—	23	23
der schmalspurigen Kleinbahnen in Sizilien . . . . . „	39	38,5	29
der staatlichen Schiffahrtslinien . . „	—	1 087	1 087
der Linien im besonderen Betrieb . „	10,3	10,7	10,7

[1]) Einschließlich 25,2 km im Ausland gelegene sowie 41,4 km von ausländischen Verwaltungen auf italienischem Gebiet zusammen mit oder für Rechnung der italienischen Staatsbahnen betriebenen Strecken. In der Zahl für das Vorjahr sind letztgenannte Strecken nicht einbegriffen.

Generated on 2019-07-31 15:47 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

II. Betriebsmittel.

An Betriebsmitteln waren vorhanden oder im Bau befindlich:

	vorhanden am 1. Juli 1910	vorhanden am 30. Juni 1911	im Bau am 30. Juni 1911
I. Vollspurige:			
1. Lokomotiven:			
a) Dampflokomotiven	4 675	4 838	281
b) elektrische Lokomotiven. . .	37	50	—
2. Motorwagen:			
a) mit Dampf betriebene. . . .	103	101	—
b) elektrisch betriebene	51	51	—
3. Wagen:			
a) Personenwagen (einschließlich elektrische Motor- und Akkumulatorenwagen):			
zweiachsige	6 906	6 712	48
dreiachsige	949	944	—
vierachsige	2 041	2 219	525
b) Gepäckwagen:			
zweiachsige	2 715	3 025	41
dreiachsige	201	199	—
vierachsige	145	145	—
c) Güter- und Viehwagen:			
zweiachsige	85 783	87 872	5 653
dreiachsige	46	45	—
vierachsige	685	608	201
d) Arbeits- und Materialwagen:			
zweiachsige	1 778	2 530	—
dreiachsige	71	107	—
vierachsige	14	76	—
e) gemietete Wagen:			
zweiachsige	2 159	2 158	—
dreiachsige	—	—	—
vierachsige	—	—	—
II. Schmalspurige für die Kleinbahnen in Sizilien:			
1. Dampflokomotiven	8	18	—
2. Vierachsige Personenwagen . .	24	24	—
3. Zweiachsige Güterwagen. . . .	105	105	10

Generated on 2019-07-31 15:47 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Über Anzahl und Wert der Betriebsmittel und den Wert der Betriebsmaterialien und ihre Erhöhung während des Berichtsjahrs gibt folgende Zusammenstellung Aufschluß:

Art der Betriebsmittel usw.	Stand am 30. Juni 1910		Vermehrung durch Neubeschaffungen	
	Anzahl	Wert in Lire	Anzahl	Wert in Lire
Dampf- und elektrische Lokomotiven .	4 884	379 398 104	269	27 317 794
Personenwagen	9 920	214 244 325	178	11 623 135
Gepäckwagen.	3 061	36 308 427	360	6 679 140
Güter- und Spezialwagen	88 482	432 322 379	4 660	24 518 994
Betriebsmaterial.	—	68 315 952	—	8 523 242
Betriebsmittel:				
a) für die Inselschiffahrt	—	—	—	20 287 528
b) „ „ Schiffahrt über die Meerenge von Messina . . .	—	4 809 748	—	184 427
zusammen . .	—	1 135 398 935	—	99 434 260

Art der Betriebsmittel usw.	Verminderung durch Beschädigungen oder Abschreibungen auf den Wert		Stand am 30. Juni 1911	
	Anzahl	Wert in Lire	Anzahl	Wert in Lire
Dampf- und elektrische Lokomotiven .	95	5 009 501	5 058	401 706 397
Personenwagen	199	1 514 963	9 899	224 352 497
Gepäckwagen.	52	350 040	3 369	42 937 527
Güter- und Spezialwagen	1 709	8 372 070	91 343	448 469 303
Betriebsmaterial.	—	3 380 701	—	73 458 493
Betriebsmittel:				
a) für die Inselschiffahrt	—	—	—	20 287 528
b) „ „ Schiffahrt über die Meerenge von Messina . . .	—	—	—	4 994 175
zusammen . .	—	18 627 275	—	1 216 205 920

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:47 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

An Brenn-, Schmier- und Beleuchtungsmitteln haben verbraucht:

a) die Lokomotiven:

	im ganzen	für ein Lokomotivkm	für ein Zugkm
Brennmittel . . . . . kg	1 982 870 091	13,5522	18,4153
Schmiermittel . . . . . „	4 658 354	0,0318	0,0433
Beleuchtungsmittel . . . . „	532 682	0,0036	0,0049

b) die Dampfmotorwagen:

	im ganzen	für ein Motorwagenkm	für ein Zugkm
Brennmittel . . . . . kg	7 740 585	8,4011	8,8588
Schmiermittel. . . . . „	23 021	0,0250	0,0263
Beleuchtungsmittel . . . . „	2 280	0,0025	0,0026

Insgesamt sind verbraucht worden:

	im ganzen	für ein Lokomotiv- oder Motorwagenkm	für ein Zugkm
Brennmittel . . . . . kg	1 990 610 676	13,5179	18,3384
Schmiermittel. . . . . „	4 681 379	0,0318	0,0431
Beleuchtungsmittel . . . . „	534 962	0,0036	0,0049

Der Wert der eingeführten Brenn-, Schmier- und Beleuchtungsmittel betrug:

a) für die Lokomotiven:	im ganzen	für ein Lokomotivkm	für ein Zugkm
Brennmittel . . . . . Lire	60 387 051	0,4127	0,5608
Schmiermittel. . . . . „	2 009 619	0,0137	0,0157
Beleuchtungsmittel . . . . „	341 956	0,0023	0,0032

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:52 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

b) für die Motorwagen:	im ganzen	für ein Motorwagenkm	für ein Zugkm
Brennmittel . . . . . Lire	239 468	0,2599	0,2741
Schmiermittel . . . . . „	9 968	0,0108	0,0114
Beleuchtungsmittel . . . . „	1 366	0,0015	0,0016

Insgesamt sind eingeführt worden:

	im ganzen	für ein Lokomotiv- oder Motorwagenkm	für ein Zugkm
Brennmittel . . . . . Lire	60 626 519	0,4118	0,5585
Schmiermittel . . . . . „	2 019 587	0,0137	0,0186
Beleuchtungsmittel . . . . „	343 322	0,0023	0,0032

Auf den sizilischen Kleinbahnen sind verbraucht worden:

Brennmittel	1 177 695 kg	davon eingeführt im Werte von	34 444 Lire,
Schmiermittel	2 726 „		1 066 „
Beleuchtungsmittel	424 „		303 „

III. Leistungen der Betriebsmittel.

a) Die Lokomotiven und Motorwagen haben zurückgelegt

1. auf den Vollbahnen

die Dampflokomotiven	146 313 587 km,
„ Dampfmotorwagen	921 381 „
„ elektrischen Lokomotiven	693 064 „
„ elektrischen Motorwagen	2 092 254 „
„ Lokomotiven anderer Verwaltungen auf den staatlichen Linien	785 825 „
2. auf den sizilischen Kleinbahnen	81 780 „ .

b) Die Leistungen der Wagen sind aus nachstehender Zusammenstellung zu ersehen:

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:52 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Generated on 2019-07-31 15:52 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

		Personenwagen	Gepäckwagen	Güter- und Viehwagen	Post- und Gefangenenwagen	Material- und Arbeitswagen	zusammen
		Achskilometer					
Auf den vom Staat betriebenen Linien auf italienischem Gebiet.							
Staatsbahnlinien:							
staatseigene Wagen	beladen .	946 057 482	199 216 744	1 388 997 598	98 458 732	6 881 502	2 639 612 058
	leer . . .	30 022 615	6 206 310	315 100 548	1 678 244	5 792 059	358 799 776
	zusammen	976 080 097	205 423 054	1 704 098 146	100 136 976	12 673 561	2 998 411 834
Wagen anderer Verwaltungen	beladen .	79 912 634	12 678 875	111 502 027	22 464	91 285	204 207 285
	leer . . .	1 348 040	72 175	108 689 321	—	82 651	110 192 187
	zusammen	81 260 674	12 751 050	220 191 348	22 464	173 936	314 399 472
insgesamt	beladen. .	1 025 970 116	211 895 619	1 500 499 625	98 481 196	6 972 787	2 843 819 343
	leer . . .	31 370 655	6 278 485	423 789 869	1 678 244	5 874 710	468 991 963
	zusammen	1 057 340 771	218 174 104	1 924 289 494	100 159 440	12 847 497	3 312 811 306
Linien im besonderen Betrieb:							
staatseigene u. fremde Wagen	beladen .	273 032	89 706	159 585	30 206	—	552 529
	leer . . .	48	14	50 324	—	—	50 386
	zusammen	273 080	89 720	209 909	30 206	—	602 915
Staatseigene Wagen auf den sizilischen Kleinbahnen	beladen .	455 524	61 192	32 097	55 829	15 172	619 814
	leer . . .	42 924	1 210	52 805	6 193	16 460	119 592
	zusammen	498 448	62 402	84 902	62 022	31 632	739 406

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Generated on 2019-07-31 15:52 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Auf den vom Staat betriebenen Linien auf ausländischem Gebiet.							
Staatseigene Wagen	beladen	924 997	320 495	1 358 737	181 767	2 694	2 788 690
	leer	48 553	3 113	552 330	1 535	486	606 017
	zusammen	973 550	323 608	1 911 067	183 302	3 180	3 394 707
Wagen anderer Verwaltungen	beladen	984 527	345 908	1 783 600	20 492	—	3 134 527
	leer	16 048	983	1 592 351	10 152	—	1 619 534
	zusammen	1 000 575	346 891	3 375 951	30 644	—	4 754 061
insgesamt	beladen	1 909 524	666 403	3 142 337	202 259	2 694	5 923 217
	leer	64 601	4 096	2 144 681	11 687	486	2 225 551
	zusammen	1 974 125	670 499	5 287 018	213 946	3 180	8 148 768
Auf den von anderen Verwaltungen betriebenen Linien auf italienischem Gebiet.							
Staatseigene Wagen	beladen	235 000	—	927 974	—	—	1 162 974
	leer	9 780	—	319 242	—	—	329 022
	zusammen	244 780	—	1 247 216	—	—	1 491 996
Wagen anderer Verwaltungen	beladen	4 946 273	1 252 383	1 584 523	305 962	2 509	8 091 650
	leer	72 570	23 158	1 071 913	—	275	1 167 916
	zusammen	5 018 843	1 275 541	2 656 436	305 962	2 784	9 259 566
insgesamt	beladen	5 181 273	1 252 383	2 512 497	305 962	2 509	9 254 624
	leer	82 350	23 158	1 391 155	—	275	1 496 938
	zusammen	5 263 623	1 275 541	3 903 652	305 962	2 784	10 751 562
Auf Linien anderer Verwaltungen (Gemeinschaftsbetrieb).							
Staatseigene Wagen	beladen	14 524 868	365 119	131 461 304	—	—	146 351 291
	leer	1 025 697	159 859	93 974 130	—	—	95 159 686
	zusammen	15 550 565	524 978	225 435 434	—	—	241 510 977

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

An Zugkilometern haben geleistet:

die Personen- und gemischten Züge	66 134 473
„ Güterzüge	43 677 827
„ Material- und Arbeitszüge	680 072
zusammen	110 492 362

Die höchsten Leistungen an Zugkilometern weisen die Bezirke der Direktionen Mailand, Florenz, Turin und Neapel auf.

Die Leistungen der Güterwagen in den letzten drei Berichtsjahren sind in der nachstehenden Übersicht angegeben:

1. Leistungen der Güterwagenachsen im Verhältnis zur Zahl der auf dem Staatsbahnnetz zur Beförderung verfügbaren Wagenachsen:

	1908/09	1909/10	1910/11
Zur Beförderung auf dem Staatsbahnnetz durchschnittlich verfügbare Wagenachsen	142 252	148 192	153 631
Zurückgelegte Kilometer:			
insgesamt:			
beladen	1 401 470 244	1 493 094 559	1 500 499 625
leer	380 240 524	404 093 457	423 789 869
zusammen	1 781 710 768	1 897 188 016	1 924 289 494
durchschnittlich von einer Wagenachse:			
beladen	9 852	10 075	9 767
leer	2 673	2 727	2 758
zusammen	12 525	12 802	12 525

2. Leistungen der Güterwagenachsen im Verhältnis zur Zahl der auf dem Staatsbahnnetz vorhandenen Wagenachsen:

Zur Beförderung auf dem Staatsbahnnetz durchschnittlich vorhandene Wagenachsen	172 002	174 117	179 120
Zurückgelegte Kilometer:			
insgesamt:			
beladen	1 401 470 244	1 493 094 559	1 500 499 625
leer	380 240 524	404 093 457	423 789 869
zusammen	1 781 710 768	1 897 188 016	1 924 289 494
durchschnittlich von einer Wagenachse:			
beladen	8 147	8 575	8 377
leer	2 211	2 320	2 366
zusammen	10 358	10 895	10 743

Generated on 2019-07-31 15:52 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Über die Ausnutzung der Güterwagen in den letzten drei Berichtsjahren gibt die nachfolgende Zusammenstellung Aufschluß:

1. Tägliche Ausnutzung der Güterwagen ausschließlich der in Reparatur befindlichen:

	1908/09	1909/10	1910/11
durchschnittlicher Bestand an Güterwagen einschließlich der gemieteten	87 386	89 452	91 746
Güterwagen anderer Verwaltungen auf dem Staatsbahnnetz	5 270	4 942	4 820
zusammen	92 656	94 394	96 566
staatseigene Güterwagen außerhalb des Staatsbahnnetzes	3 851	4 554	4 234
beschädigte Wagen in Werkstätten usw.	14 219	12 377	11 933
Güterwagen in dienstlichem Gebrauch	3 470	3 500	3 481
aus anderen Gründen nicht benutzbare Wagen	546	481	715
insgesamt die zur Beförderung nicht benutzbaren Wagen	22 086	20 912	20 363
auf dem Staatsbahnnetz verfügbare Wagen	70 570	73 482	76 203
benutzte Wagen	12 587	12 941	13 286
Zahl der benutzten Wagen in Prozenten der auf dem Staatsbahnnetz verfügbaren Wagen	17,84	17,61	17,44
Umlaufzeit in einem Monat:			
Tage	5	5	5
Stunden	15	16	18
beladene Wagen	11 721	12 078	12 483
Zahl der beladenen Wagen in Prozenten der zur Beladung auf dem Staatsbahnnetz verfügbaren Wagen	16,61	16,44	16,38
Umlaufzeit in einem Monat:			
Tage	6	6	6
Stunden	—	2	3

2. Tägliche Ausnutzung der Güterwagen einschließlich der in Reparatur befindlichen:

durchschnittlicher Bestand an Güterwagen einschließlich der gemieteten	87 386	89 452	91 746
Güterwagen anderer Verwaltungen auf dem Staatsbahnnetz	5 270	4 942	4 820
zusammen	92 650	94 394	96 566
staatseigene Güterwagen außerhalb des Staatsbahnnetzes	3 851	4 554	4 234
Güterwagen in dienstlichem Gebrauch	3 470	3 500	3 481

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:52 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	1908/09	1909/10	1910/11
auf dem Staatsbahnnetz verfügbare Wagen .	85 335	86 340	88 851
benutzte Wagen	12 587	12 941	13 286
Zahl der benutzten Wagen in Prozenten der auf dem Staatsbahnnetz verfügbaren Wagen.	14,75	14,99	14,95
beladene Wagen	11 721	12 078	12 483
Zahl der beladenen Wagen in Prozenten der auf dem Staatsbahnnetz verfügbaren Wagen	13,74	13,99	14,05

Über den Personenverkehr enthält der Bericht keine Angaben.

An Gütern sind befördert worden	1908/09	1909/10	1910/11
Privatgüter:			
a) Wagenladungen . . . . t	26 812 341	28 422 086	30 101 946
b) Stückgüter . . . . . „	4 310 795	4 078 901	4 099 197
Dienstgüter . . . . . „	3 018 937	3 099 525	3 363 068
zusammen . . t	34 142 073	35 600 512	37 564 211

Zur Beförderung dieser Güter waren im Berichtsjahr 4 379 371 Güterwagen und 176 601 Viehwagen erforderlich. Es kommt somit auf einen Wagen durchschnittlich eine Ladung von 8,58 t (im Vorjahr 8,37 t). Auf ein Betriebskilometer kommen durchschnittlich 7,71 t (im Vorjahr 7,07 t).

Auf die einzelnen Direktionsbezirke verteilt sich die beförderte Gütermenge folgendermaßen:

Es wurden befördert im Direktionsbezirk	Privatgüter		Dienstgüter	zusammen
	Wagenladungsgüter t	Stückgüter t	t	t
Turin	4 005 064	610 487	337 044	4 952 595
Mailand	4 138 914	771 086	83 441	4 993 441
Venedig	4 729 891	481 213	368 097	5 579 201
Genua	6 146 901	503 138	893 283	7 543 322
Florenz	3 305 372	535 575	405 299	4 246 246
Ancona	2 021 611	259 136	292 266	2 573 013
Rom	1 338 193	174 063	292 182	1 804 438
Neapel	2 393 590	373 625	465 395	3 232 610
Reggio Calabria	307 709	86 113	64 164	457 986
Palermo	1 714 701	304 761	161 897	2 181 359
zusammen . .	30 101 946	4 099 197	3 363 068	37 564 211

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:52 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die hauptsächlichsten, zur Beförderung gelangten Güterarten sind aus der nachstehenden Zusammenstellung ersichtlich:

	Anzahl der beförderten Tonnen	Einnahme daraus in Lire
1. Steinkohle und Koks	5 485 710	30 349 426
2. Getreide und Mehl (außer Weizen)	1 940 540	13 106 244
3. Weizen und Weizenmehl g	1 765 689	9 314 580
4. Bauholz	1 749 174	14 343 736
5. Kalk und Zement	1 669 816	7 407 904
6. Ziegelsteine	1 174 386	3 861 375
7. Wein	1 008 037	11 529 853
8. Bausteine (außer Marmor)	1 003 380	2 630 089
9. Sand	687 518	1 174 200
10. Künstlicher Dünger	649 645	2 411 640
11. Rüben	477 349	784 047
12. Phosphorsaure Salze, Thomasmehl	458 673	2 204 791
13. Schwefel	424 771	2 552 544
14. Chemikalien, Medikamente, Parfümerien	388 489	3 217 108
15. Natürlicher Dünger	332 218	768 694
16. Bruch- und Roheisen	329 046	1 205 080
17. Metallwaren	303 726	3 509 405
18. Brennholz	300 355	1 347 112
19. Orangen und Zitronen	297 830	3 144 836
20. Stroh, Futtermittel, Kork	283 107	2 056 578
21. Kolonial- und Drogenwaren	272 985	3 385 623
22. Gespinste und Gewebe	253 926	4 123 019
23. Trauben und Most	246 596	4 000 071
24. Holzkohle	245 801	1 590 046
25. Marmor	243 580	1 856 486
26. Braunkohle	239 439	786 646
27. Baumwolle	205 820	2 299 779
28. Papier	192 463	2 273 457
29. Vieh Stück	2 714 980	7 194 696

Besondere Angaben enthält der Bericht über die Gütermengen, die von und nach den verschiedenen Häfen des Landes befördert worden sind. Zum Vergleich sind die Zahlen des Vorjahres mitangegeben:

Generated on 2019-07-31 15:52 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Es wurden befördert (einschließlich Dienstgut):

von und nach	1909/10 t	1910/11 t	1910/11 + mehr / — weniger v. H.
Genua	4 623 726	4 837 986	+ 4,63
Venedig	1 538 838	1 437 338	— 6,60
Savona	1 322 719	1 381 635	+ 4,45
Livorno	708 141	814 391	+15,00
Ancona	468 442	658 690	+40,61
Spezia	393 266	345 413	—12,17
Civitavecchia	325 125	386 341	+18,85
Neapel	261 007	374 332	+43,42
Torre Annunziata	187 755	212 227	+13,03
Brindisi	147 949	183 013	+23,70
Sizilianischen Häfen	286 990	317 797	+10,75
kleineren Häfen	246 223	273 280	+10,99
zusammen	10 510 181	11 222 443	+ 6,78

Hierzu wurde folgende Anzahl Wagen verwandt:

in	1909/10	1910/11	1910/11 + mehr / — weniger v. H.	Durchschnittliches Ladegewicht für einen Wagen 1909/10 t	1910/11 t
Genua	349 410	363 753	+ 4,10	13,23	13,30
Venedig	115 200	113 056	— 1,86	13,36	12,71
Savona	93 283	96 566	+ 3,52	14,18	14,31
Livorno	64 497	70 138	+ 8,75	10,96	11,61
Ancona	35 342	49 003	+38,62	13,25	13,44
Spezia	27 710	24 334	—12,18	14,19	14,19
Civitavecchia	23 859	27 685	+16,04	14,13	14,70
Neapel	23 750	32 369	+36,29	10,99	11,56
Torre Annunziata	14 700	16 586	+12,83	12,77	12,89
Brindisi	11 430	14 010	+22,57	12.94	13,06
Sizilianischen Häfen	29 854	31 687	+ 6,14	9,61	10,03
kleineren Häfen	20 938	23 663	+13,01	11,76	11,55
zusammen	809 973	862 850	+ 6,53	12,98	13,03

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:52 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Der Verkehr über die festländischen Grenzstationen ist in der folgenden Übersicht dargestellt:

	Einfuhr			
	Güter t		Anzahl der verwandten Wagen	
	1909/10	1910/11	1909/10	1910/11
Ventimiglia	34 716	44 201	4 391	5 127
Modane	298 905	332 197	36 872	38 557
Domodossola	51 214	59 607	6 838	7 610
Luino	215 095	252 441	22 946	26 899
Chiasso	470 360	548 299	45 909	54 778
Ala	399 413	426 253	44 250	46 280
Pontebba	359 443	348 033	29 865	29 324
Cormons	163 441	187 193	16 389	18 109
zusammen	1 992 587	2 198 224	207 460	226 684

	Ausfuhr			
	Güter t		Anzahl der verwandten Wagen	
	1909/10	1910/11	1909/10	1910/11
Ventimiglia	20 847	23 207	1 897	2 093
Modane	137 267	120 352	15 528	14 596
Domodossola	67 967	71 549	7 660	7 631
Luino	223 309	192 305	21 352	19 249
Chiasso	195 215	206 623	18 311	19 507
Ala	315 757	237 130	34 378	26 844
Pontebba	78 746	67 617	8 074	6 984
Cormons	70 847	68 619	7 719	7 241
zusammen	1 109 955	987 402	114 919	104 145

Unter den von und nach den Häfen beförderten Gütermengen (ausschließlich Dienstgut) kamen auf

	1909/1910	1910/1911
Kohlen . . . . . t	4 720 298	4 752 277
Getreide . . . . . ,,	1 117 612	1 457 481
Baumwolle . . . . . ,,	155 812	160 587
Petroleum . . . . . ,,	77 318	84 099
Düngemittel . . . . . ,,	544 204	522 573
Salz und Tabak . . . . . ,,	116 668	133 569
andere Waren . . . . . ,,	2 075 020	2 322 411
zusammen . . t	8 706 932	9 432 997

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:52 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Von den 1 789 446 t Dienstgut kam der weitaus größte Teil, nämlich 1 655 912 t, auf Kohlen.

Der Anteil der einzelnen Häfen an dem Kohlenverkehr ist aus nachstehender Zusammenstellung ersichtlich. Es kamen an Kohlen zur Beförderung:

in	1909/10		1910/11	
	Privatgut t	Dienstgut t	Privatgut t	Dienstgut t
Genua	2 104 018	407 307	2 012 601	482 364
Venedig	528 426	340 097	566 753	155 231
Savona	906 473	132 283	909 634	175 097
Livorno	279 397	186 139	301 751	209 154
Ancona	194 516	111 898	232 896	123 749
Spezia	237 656	85 255	260 073	9 744
Civitavecchia	160 819	77 273	146 565	73 751
Neapel	83 941	29 151	81 322	46 169
Torre Annunziata	50 114	107 526	59 197	119 345
Brindisi	10 581	114 849	12 948	131 108
kleineren Häfen	64 803	29 633	63 115	18 395
Sizilianischen Häfen	99 554	86 705	105 422	111 805
zusammen	4 720 298	1 708 116	4 752 277	1 655 912

Zur Bewältigung der Kohleneinfuhr in den Häfen wurde folgende Anzahl von Wagen versandt:

in	1909/10		1910/11	
	für Privatgut	für Dienstgut	für Privatgut	für Dienstgut
Genua	135 666	26 328	129 630	31 542
Venedig	34 524	23 149	39 211	10 581
Savona	61 931	8 845	59 841	11 829
Livorno	20 386	12 856	20 619	13 741
Ancona	14 080	7 383	16 542	7 987
Spezia	16 637	5 807	17 952	683
Civitavecchia	10 253	4 474	8 976	4 005
Neapel	6 427	2 362	6 205	3 328
Torre Annunziata	4 105	8 047	4 445	9 513
Brindisi	850	7 434	1 012	8 368
kleineren Häfen	4 877	2 169	4 968	1 928
Sizilianischen Häfen	9 221	7 440	9 958	8 519
zusammen	318 957	116 294	319 359	112 024

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:52 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

IV. Betriebsergebnisse.

Das Berichtsjahr 1910/11 hat im wesentlichen etwa denselben finanziellen Abschluß gebracht als das Vorjahr. Die Einnahmen haben sich auf 542 482 394 Lire [1]), die Ausgaben auf 504 414 859 und der Reinertrag auf 38 067 535 Lire belaufen.

Die Gesamteinnahme [2]) setzt sich zusammen aus folgenden Posten:

Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehr des Staatsbahnnetzes	490 545 198,83 Lire,
Verschiedene Einnahmen aus diesem Verkehr	7 858 585,42 „
Einnahmen aus dem Schiffahrtsbetrieb über die Meerenge von Messina	548 242,92 „
Betriebseinnahmen zusammen .	498 952 027,17 Lire.
Verschiedene Einnahmen und Rückzahlungen	27 279 546,08 „
zusammen	525 631 573,25 Lire.

Die Beteiligung der verschiedenen Beförderungszweige an der Gesamtsumme der Betriebseinnahmen einschließlich des Schiffahrtsbetriebes über die Meerenge von Messina ergibt sich aus folgender Zusammenstellung:

	1909/1910	1910/1911
Personenverkehr . . . . . Lire	181 350 178	186 788 305,35
Gepäck- und Hundeverkehr . . . . „	8 764 296	9 083 596,78
Eilgutverkehr . . . . . „	26 223 002	26 598 062,10
beschleunigter Frachtverkehr . . . . „	24 688 387	22 615 611,70
gewöhnlicher Frachtverkehr . . . . „	240 219 328	253 866 451,24
zusammen . . . . . Lire	181 245 191	498 952 027,17

Während die Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehr im Vorjahr eine Vermehrung von 30 407 429 Lire aufweisen, ist im Berichtsjahr nur eine Steigerung von 17 706 836 Lire zu verzeichnen. Allerdings waren im Vorjahr auch die Betriebsausgaben um 17 564 760 Lire gestiegen, während im Berichtsjahr die Ausgaben sich nur um 7 073 763 Lire vermehrt haben.

---

[1]) Die Einnahmen und Ausgaben sind im vorliegenden Bericht nach anderen Grundsätzen zusammengestellt, so daß ein unmittelbarer Vergleich mit den Vorjahren nicht möglich ist.

[2]) Berechnet wie im Vorjahr.

Generated on 2019-07-31 15:52 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Die Einnahmen und Ausgaben in den beiden letzten Jahren sind in der nachfolgenden Übersicht einander gegenübergestellt:

	1909/1910	1910/1911
Einnahmen:		
1. Staatsbahnnetz		
aus dem Personenverkehr . Lire	181 350 178,40	186 788 305,35
der Gepäck- und Hundebeförderung . . . . . ,,	8 764 295,80	9 083 596,78
aus dem Güterverkehr		
a) Eilgutverkehr . . . . Lire	26 223 002,08	26 598 062,10
b) beschleunigter Frachtverkehr . . . . . ,,	24 688 386,80	22 615 611,70
c) gewöhnlicher Frachtverkehr . . . . . ,,	240 219 327,73	253 866 451,24
2. Schiffahrtsbetrieb über die Meerenge von Messina. . . ,,	488 093,40	548 242,92
3. Inselschiffahrt . . . . . ,,	—	2 258 785,80
4. Verschiedene Einnahmen u. Rückzahlungen . . . . . ,,	24 753 406,10	29 979 587,13
5. Einmalige Einnahmen . . ,,	4 863 039,34	11 291 993,62
zusammen . . . ,,	510 861 636,25	542 482 393,72
Ausgaben[2]:		
1. Generaldirektion		
a) persönliche . . . . . Lire	[1]) 7 282 166,16	7 331 062,99
b) verschiedene . . . . ,,	341 601,03	384 729,51

[1]) Bei der im Vorjahr hier angegebenen Summe von 12 721 731,80 Lire waren die im folgenden unter 4. aufgeführten Beträge mit einbegriffen.

[2]) Die Ausgaben werden nach Mitteilung eines italienischen Fachmanns im Etat eingeteilt in

A. ordentliche
B. ergänzende } Betriebsausgaben,
C. zusätzliche
D. außerordentliche Ausgaben.

A. Die „ordentlichen" Ausgaben (spese ordinarie) sind die eigentlichen Betriebskosten (für Personal, Bureaus, Kohlen, laufende Bahn- und Betriebsmittelunterhaltung usw.). Die laufenden Ausgaben für Bahnunterhaltung werden jährlich auf mindestens 1 000 Lire für jedes Betriebskilometer veranschlagt.

B. Die „ergänzenden" Ausgaben (spese complementari) sind diejenigen:

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:53 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	1909/1910	1910/1911
2. Material- und Magazindienst		
a) persönliche . . . . . Lire	5 500 990,04	5 857 727,68
b) verschiedene . . . . „	1 153 580,01	1 327 490,54
3. Betriebs- und Verkehrsdienst		
a) persönliche . . . . . „	86 062 160,72	89 582 249,83
b) verschiedene . . . . „	22 652 477,44	22 365 217,56
4. Verkehrs- und Kontrolldienst		
a) persönliche . . . . . „	5 439 565,64	5 572 282,11
b) verschiedene . . . . „	251 953,90	256 126,18

1. für die außerordentliche Bahnunterhaltung infolge oder zur Verhütung von Beschädigungen durch höhere Gewalt, jährlich veranschlagt auf mindestens 270 Lire für jedes Betriebskilometer;
2. für die Erneuerung und Wiederherstellung der Metallteile des Oberbaues ausschließlich der Ausgaben für Schwellen, Kleineisenzeug und Arbeitslöhne, die zu den ordentlichen Ausgaben gehören. Sie werden jährlich auf eine Summe von mindestens 240 Lire für jedes Betriebskilometer und mindestens 0,8 v. H. der gesamten Verkehrseinnahmen veranschlagt;
3. für die Erneuerung der Betriebsmittel, jährlich veranschlagt auf mindestens 2,5 v. H. der gesamten Verkehrseinnahmen.

C. Die „zusätzlichen“ Ausgaben (spese accessorie) umfassen:
1. die Beträge für Verzinsung und Tilgung der den früheren Betriebsgesellschaften aus dem Staatsschatz für Überlassung der Betriebsmittel, des Betriebsmaterials usw. gezahlten Summen (zusammen etwa 500 Millionen Lire), sowie der aus dem Staatsschatz seit der Betriebsübernahme aufgewendeten außerordentlichen Ausgaben (vergl. unten D, zusammen etwa 1 Milliarde Lire). Zur Deckung dieser Ausgaben hat der Staat ausgegeben und gibt noch aus Eisenbahnobligationen, die in 50 Jahren zu tilgen sind und deren Verzinsung und Tilgung zu Lasten des Eisenbahnetats erfolgt;
2. die Ausgaben für Miete von Betriebsmitteln usw.

D. Die außerordentlichen Ausgaben umfassen die Ausgaben für Neuanlagen, Verdopplung von Gleisen, Neubeschaffung von Betriebsmitteln über den Bestand hinaus, Verbesserung der Strecken usw. Sie bilden eine Klasse für sich, nämlich den von den vorstehend unter A bis C aufgeführten Posten völlig getrennten „außerordentlichen Teil“ des Etats. Derartige Ausgaben sind nach der Betriebsübernahme sofort in Höhe von 500 Millionen Lire bewilligt worden, um die Linien und Betriebsmittel ganz neu instandzusetzen. Des weiteren werden sie auf das Fünffache der jährlichen Steigerung der Verkehrseinnahmen veranschlagt. Die Ausgaben werden aus dem Erlös der vorerwähnten Eisenbahnobligationen gedeckt.

Generated on 2019-07-31 15:53 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

	1909/1910	1910/1911
5. Inselschiffahrt		
a) persönliche . . . . . Lire	1 417 393,34	—
b) verschiedene . . . . „	4 183 632,16	—
6. Zug- und Werkstättendienst		
a) persönliche . . . . . „	42 455 873,36	44 761 240,02
b) verschiedene . . . . „	130 993 556,43	135 271 347,19
7. Bahnunterhaltung u. Bahnbewachung		
a) persönliche . . . . . „	40 145 930,48	42 838 472,38
b) verschiedene . . . . „	20 678 828,14	20 358 862,26
8. Schiffahrtsbetrieb über die Meerenge von Messina		
a) persönliche . . . . . „	336 933,05	388 889,87
b) verschiedene . . . . „	245 527,92	377 088,06
9. Allgemeine Verwaltungskosten		
a) Gebühren . . . . . „	3 121 874,88	3 213 094,68
b) Steuern . . . . . „	13 797 322,08	16 005 459,06
c) verschiedene . . . . „	11 011 563,82	12 192 369,12
10. Unvorhergesehene Ausgaben		
a) persönliche . . . . „	5 500 990,04	—
b) verschiedene . . . . „	1 153 580,01	—
11. Ergänzende Ausgaben . . Lire	22 260 000,00	24 264 098,16
12. Zusätzliche Ausgaben . . „	56 801 430,88	66 466 026,26
zusammen . „	470 533 335,98	504 414 858,96
Mithin Überschuß „	40 328 300,27	38 067 534,76

Der Betriebskoeffizient belief sich im Berichtsjahr auf 75,82 % gegen 77,30 % im Vorjahr[1]).

---

[1]) Wenn man die oben angegebene Summe der Betriebseinnahmen von 525 631 573,25 Lire mit der Summe der ordentlichen Betriebsausgaben von 398 545 668,16 Lire vergleicht. Setzt man die ergänzenden Ausgaben unter 11 noch hinzu, so ergibt sich ein Betriebskoeffizient von 80,32 % gegen 81,76 % im Vorjahr.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:53 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Eine Übersicht über die Betriebsergebnisse der letzten drei Jahre bietet folgende Zusammenstellung:

	1908/1909 Lire	1909/1910 Lire	1910/1911 Lire
Betriebseinnahmen:			
Verkehrseinnahmen	450 837 761,60	481 245 190,81	498 352 027,17
Verschiedene Einnahmen u. Rückzahlungen	26 014 528,72	24 753 406,10	27 279 546,08
zusammen . .	476 852 290,32	505 998 596,91	525 631 573,25
Betriebsausgaben:			
Ordentliche Ausgaben	373 907 144,76	391 471 905,10	398 545 668,16
Ergänzende Ausgaben	21 650 000,00	22 260 000,00	23 664 098,16
zusammen . .	395 557 144,76	413 731 905,10	422 209 766,32
Betriebsüberschuß . .	81 295 145,56	92 266 691,81	103 421 806,93
Betriebszahl:			
der ordentlichen Betriebsausgaben . . . . . v. H.	78,41	77,30	75,32
der ordentlichen und ergänzenden Ausgaben . . . v. H.	82,95	81,76	80,32
Zusätzliche Ausgaben	51 394 806,61	56 801 430,88	65 910 178,74
Reinüberschuß	29 900 338,95	35 465 260,93	37 511 628,19
Zuführung in den Staatsschatz nach Abzug besonderer Ausgaben und Zusetzung besonderer Einnahmen	34 497 746,80	40 328 300,27	38 067 534,76

V. Personal.

Über den Stand des Personals am Ende und seine Veränderung innerhalb des Berichtsjahrs geben die nachstehenden Übersichten Auskunft:

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:53 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Generated on 2019-07-31 15:53 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	I. Bedienstete für den Betrieb						
	Ständige und im Probedienst befindliche	Hilfsbedienstete			insgesamt	Stand am 30. Juni 1910	Unterschied gegenüber dem vorigen Berichtsjahr
		ständige	vorübergehend beschäftigte	zusammen			
Bureaus der Generaldirektion	5 553	71	58	129	5 682	5 630	+ 52
Bureaus der Bezirksdirektionen	6 846	79	96	175	7 021	7 125	— 104
zusammen	12 399	150	154	304	12 703	12 755	— 52
Dienstpersonal für die Bureaus	1 714	40	31	71	1 785	1 787	— 2
Arbeitspersonal „ „ „	236	27	14	41	277	348	— 71
zusammen	1 950	67	45	112	2 062	2 135	— 73
Magazine, Kohlenlager, Schiffahrtsbureaus	2 296	261	320	581	2 877	2 821	+ 56
Schiffahrt							
Inspektionen in Civitavecchia und Palermo	—	629	—	629	629	—	+ 629
Straße von Messina	—	165	5	170	170	173	— 3
Technische Abteilungen	653	125	181	306	959	850	+ 109
Stationsdienst	31 965	3 613	3 396	7 009	38 974	39 458	— 484
Zugdienst	10 377	26	116	142	10 519	10 425	+ 94
Lokomotivdienst	10 162	51	—	51	10 213	10 030	+ 183
Lokomotivschuppendienst	3 737	465	1 461	1 926	5 663	5 972	— 309
Wagenkontroll-, Schmier- u. Reinigungsdienst	1 603	496	642	1 138	2 741	2 614	+ 127
Lokomotivwerkstätten	7 275	1 061	41	1 102	8 377	8 635	— 258
Wagenwerkstätten	6 338	628	41	669	7 007	6 555	+ 452
Elektrischer Betrieb	382	90	13	103	485	392	+ 93
Bahnunterhaltung	21 903	9 662	7 822	17 484	39 387	38 966	+ 421
Unterhaltung der Anlagen für den elektrischen Betrieb	79	70	6	76	155	157	— 2
zusammen	96 770	17 342	14 044	31 386	128 156	127 048	+1108
Gesamtzahl aller Bediensteten zu I	111 119	17 559	14 243	31 802	142 921	141 938	+ 983

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Generated on 2019-07-31 15:53 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	II. Bedienstete für den Bau, für die Abrechnung mit den früheren Gesellschaften, für außerordentliche Arbeiten an Strecken und Bahnhöfen						
	Ständige und im Probedienst befindliche	Hilfsbedienstete			insgesamt	Stand am 30. Juni 1910	Unterschied gegenüber dem vorigen Berichtsjahr
		ständige	vorübergehend beschäftigte	zusammen			
Bureaus der Generaldirektion	543	364	—	364	907	854	+ 53
Bureaus der Bezirksdirektionen . . .	34	173	—	173	207	151	+ 56
zusammen . .	577	537	—	537	1 114	1 005	+ 109
Dienstpersonal für die Bureaus . . .	58	21	1	22	80	92	— 12
Arbeitspersonal „ „ „ . . .	22	109	267	376	398	363	+ 35
zusammen . .	80	130	268	398	478	455	+ 23
Bahnunterhaltung (außerordentliche Arbeiten)	512	5	3 390	3 395	3 907	5 061	—1154
Anlagen für den elektrischen Betrieb (außerordentliche Arbeiten)	25	6	31	37	62	—	+ 62
Zentralwerkstatt in Mailand und Werkstätte für Oberbaumaterial in Pontassieve	215	57	5	62	277	268	+ 9
zusammen . .	752	68	3 426	3 494	4 246	5 329	—1083
Gesamtzahl der Bediensteten zu II . .	1 409	735	3 694	4 429	5 838	6 789	— 951

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Das Personal für den Betrieb ist gegenüber dem Vorjahr um 1083 Köpfe oder 0,76 % vermehrt worden, während die Zahl der gefahrenen Zugkilometer um 2,4 % und die Betriebseinnahme um 3,5 % gestiegen ist.

VI. Wohlfahrtseinrichtungen.

An Pensionen und fortlaufenden Unterstützungen sind gezahlt worden:

	Pensionen	Unterstützungen
Stand am 30. Juni 1910:		
Zahl	22 522	7 399
Betrag Lire	19 942 495	3 227 987
Zugänge:		
Zahl	3 712	76
Betrag Lire	3 179 889	23 089
Abgänge:		
Zahl	1 320	421
Betrag Lire	1 089 851	203 430
Stand am 30. Juni 1910:		
Zahl	24 914	7 054
Betrag Lire	22 032 533	3 047 645

Im Gesundheitsdienst waren tätig:

	Ärzte	sonstige Personen	zusammen
am 1. Juli 1910	1 916	209	2 125
„ 1. „ 1911	2 017	209	2 226
Diese verursachten einen Aufwand von:			
im Jahre 1909/1910 Lire	625 736	644 008 [1])	1 269 744 [1])
am 1. Juli 1910/1911 „	980 187	673 405	1 653 592

VII. Betriebsunfälle.

Über die Betriebsunfälle in den letzten drei Jahren gibt folgende Übersicht Aufschluß:

---

[1]) Durch Einrechnung bestimmter Beträge erscheinen hier höhere Summen als im Vorjahr angegeben.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:53 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	1908/1909	1909/1910	1910/1911
Art der Unfälle:			
Entgleisungen:			
auf freier Strecke	85	71	118
auf Bahnhöfen	136	142	163
zusammen . .	221	213	281
Zusammenstöße:			
auf freier Strecke	16	17	20
auf Bahnhöfen	154	175	111
zusammen . .	170	192	131
andere Unfälle	1 036	1 024	1 043
insgesamt. . .	1 427	1 429	1 455
Hierbei wurden:			
getötet:			
Reisende	26	52	25
Bedienstete	174	166	107
andere Personen	93	113	109
verletzt:			
Reisende	821	921	880
Bedienstete	2 138	1 954	223
andere Personen	185	262	202
durch Selbstmord endeten	65	107	110
bei Selbstmordversuchen wurden verletzt	16	20	17
auf 100 000 Reisende kamen:			
Todesfälle	0,03316	0,06386	0,02935
Verletzungen	1,04713	1,13122	1,05082
auf 100 000 Zugkm kamen:			
Todesfälle	0,04086	0,07984 [1])	0,03747
Verletzungen	1,29020	1,41410	1,31913

[1]) Im Vorjahr ist hier infolge eines Druckfehlers irrtümlich der Prozentsatz mit 0,7984 statt mit 0,07984 angegeben.

Generated on 2019-07-31 15:53 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika

in den Jahren 1908/1909 und 1909/1910[1]).

Seit dem Inkrafttreten der neuen Bestimmungen über die einheitliche Gestaltung der Berichte und über gleichartige Buchführung der Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika hat das Bundesverkehrsamt nunmehr zum dritten Male seinen Jahresbericht danach erstattet, im ganzen den 23.[2]) In der Einleitung beschränkt es sich auf die Mitteilung, daß eine Berichterstattung über die Unternehmungen, die sich mit den Bahnhöfen und dem Verschiebedienst beschäftigen (switching and terminal companies) und die jetzt getrennt von den Eisenbahnen behandelt werden, noch nicht möglich ist, da die Vorermittlungen hierfür noch nicht abgeschlossen sind. Wann nach den neuen Bestimmungen Mitteilungen über die elektrischen Bahnen, die Röhrengesellschaften, die Schlafwagengesellschaften und über den Verkehr auf den Wasserstraßen erscheinen werden, darüber sagt das Bundesverkehrsamt in diesem Jahre nichts. Der von ihm herausgegebene erste Jahresbericht über die Expreßgesellschaften ist im Heft 1/1912 des Archivs S. 141 ff. besprochen worden.

Der vorliegende Jahresbericht enthält, abweichend von den früheren Berichten, keine Angaben mehr über die auf den Eisenbahnen vorgekommenen Unfälle, da nach einem — nicht näher bekanntgegebenen — Statut vom 6. Mai 1910 die Eisenbahnunternehmer von der Pflicht, hierüber zu berichten, entbunden worden sind. Das ist zu bedauern, da aus der Statistik der Unfälle wichtige Schlüsse über die Betriebsführung und Vergleiche mit anderen Ländern gezogen werden könnten. Sonst entspricht der Jahresbericht in seiner Aufstellung dem vorjährigen.

---

[1]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1911 S. 1540. Die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika in den Jahren 1907/1908 und 1908/1909.

[2]) Interstate Commerce Commission. Twenty-third Annual Report on the Statistics of Railways in the United States for the year ending June 30, 1910. Prepared by the division of statistics. Washington. Government Printing Office 1912.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:53 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Das Jahr 1909/1910 war für die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten ein gutes. Bei einem Streckenzuwachs von 3605 Meilen, einer Vermehrung des Personals um 197 000 Mann und der Betriebsmittel um 74 000 Stück sind gegen das Jahr 1908/09 80 Millionen Personen und 293 Millionen Gütertonnen m e h r befördert worden, während im Vorjahre, allerdings unter den Wirkungen der damaligen wirtschaftlichen Krise, bei einem Zuwachs von 3400 Meilen die Verkehrsvermehrung nur 1½ Millionen Personen und 24 Millionen Gütertonnen betrug. Entsprechend dem hohen Verkehrszuwachs sind die Leistungen und die Ausnutzung der Betriebsmittel im Berichtsjahre größere gewesen.

Das Gesamtanlagekapital hat sich um 929 Millionen Dollars vermehrt. Das r e i n e Eisenbahnkapital betrug für die Meile 62 657 Dollars (gegenüber 59 259 Dollars im Vorjahre). Die Betriebseinnahmen sind um 109 Millionen Dollars gestiegen; der n a c h Zahlung von 341,1 Millionen Dollars Dividende und dgl. noch erzielte Überschuß von 175,5 Millionen Dollars ist gegen das Vorjahr um 64,7 Millionen Dollars h ö h e r. Das dividenden-l o s e Aktienkapital ist um 2,70 % kleiner als das des Vorjahres, es beträgt 33,29 % des ganzen Aktienkapitals.

Die Zahl der bankerotten Eisenbahnen ist von 44 auf 39, ihre Länge von 10 530 auf 5257 Meilen gesunken.

Die Durchschnittserträge für das Gesamtnetz waren

in den Jahren	für die Personenmeile	für die Gütertonnenmeile
	Cents	
1900/1901	2,013	0,750
1905/1906	2,003	0,748
1906/1907	2,014	0,759
1907/1908	1,937	0,754
1908/1909	1,928	0,763
1909/1910	1,933	0,753

Von diesen Durchschnittserträgen weichen indes die für jede einzelne Bahn ermittelten Erträge z. T. ganz wesentlich ab. Handelt es sich bei den Bahnen mit wesentlich höheren Durchschnittserträgen zwar meistens nur um kleine Zufuhrbahnen, so ist es doch bemerkenswert, daß nach der dem Jahresbericht wieder beigegebenen Tabelle VIII Durchschnittserträge für die Gütertonnenmeile bis zu 34,941 Cents erzielt wurden.

Bei einem Durchschnittsertrag von nur 2 Cents für die Meile kommen auf ein Kilometer in deutscher Währung 5,22 ℳ. Demgegenüber beträgt

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:53 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

der Durchschnittsertrag für ein Tonnenkilometer bei allen deutschen Bahnen für das Jahr 1910 3,67 ₰.

Das Bundesverkehrsamt hat auch in diesem Jahre — jedoch nur für die Hälfte des Bahnnetzes — Ermittlungen darüber angestellt, wie hoch der Durchschnittsertrag für die Gütertonnenmeile bei einzelnen, in Wagenladungen beförderten Massengütern ist, und ist zu folgendem Ergebnis gekommen:

	Durchschnittsertrag für die Gütertonnenmeile[1]) in Cents	
	1908/1909	1909/1910
Getreide	0,611	0,630
Heu	1,025	1,019
Baumwolle	1,781	1,823
lebendes Vieh	1,166	1,217
zugerichtetes Fleisch	0,905	0,904
Anthrazit	0,603	0,589
bituminöse Kohle	0,512	0,495
Holz	0,770	0,734

Das macht für 1909/1910 in deutscher Währung für ein Tonnenkilometer[1]) bei bituminöser Kohle (niedrigster Durchschnittsertrag) 1,42 ₰, bei Baumwolle (höchster Durchschnittsertrag) 5,24 ₰.

Diesen Sätzen sei vergleichsweise gegenübergestellt der Durchschnittsertrag, der für ein Tonnenkilometer bei allen deutschen Bahnen für die Beförderung von Gütern in Wagenladungen zu Ausnahmefrachtsätzen erzielt worden ist. Er beträgt für das Jahr 1910 2,60 ₰.

Die in den einzelnen Staaten zu entrichtenden Steuern und Abgaben haben im Jahre 1909/1910 zusammen 99 423 112 Dollars (1908/1909: 90 333 559 Dollars) betragen. Für die Bahnmeile schwanken sie zwischen 158 Dollars (im Staate Arizona) und 2290 Dollars (im Staate New Jersey), im Durchschnitt betrugen sie 431 Dollars (1908/1909: 401 Dollars).

Einzelheiten über die Ergebnisse des Betriebes sind aus den folgenden Zusammenstellungen zu ersehen, denen die Karte der Staatengruppen, in die das Bahnnetz für statistische Zwecke eingeteilt ist, wieder beigefügt ist. (S. 1569).

---

[1]) 1 amerikanische Tonne = 908 kg, 1 deutsche Tonne = 1000 kg.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:53 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:53 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Generated on 2019-07-31 15:54 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN

Übersicht der Hauptbetriebsergebnisse der Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika am 30. Juni 1909 und 1910.

Staatengruppen[1]	Längen				Betriebsmittel			
	Gesamtlänge		Länge der an das Bundesamt berichtenden Bahnen		Lokomotiven			
					überhaupt		für 1000 Meilen	
	Engl. Meilen (rund)				Stückzahl			
	1909	1910	1909	1910	1909	1910	1909	1910
Gruppe I	7 950	8 035	7 999	8 121	3 252	3 297	406	406
„ II	23 314	23 312	23 887	23 815	13 408	13 607	561	571
„ III	24 875	24 963	26 037	26 172	8 651	8 994	332	344
„ IV	14 813	15 058	13 785	13 966	3 099	3 102	224	222
„ V	28 372	28 945	27 488	27 976	4 673	4 700	170	168
„ VI	50 189	50 378	51 602	51 831	10 402	10 707	202	207
„ VII	13 639	13 742	12 418	13 935	2 111	2 480	170	178
„ VIII	32 436	33 298	33 284	33 987	5 792	5 971	174	176
„ IX	18 163	18 710	17 714	18 375	2 365	2 427	134	132
„ X	23 083	23 998	21 188	22 653	3 459	3 662	163	161
zusammen .	236 834[2]	240 439	235 402	240 831	57 212	58 947[3]	243	245

[1]) Vgl. die Übersichtskarte S. 1569.
[2]) Vom Bundesverkehrsamt berichtigte Zahlen.
[3]) Nicht mehr einbegriffen sind die Lokomotiven der Unternehmungen, die sich lediglich mit den Bahnhöfen und dem Verschiebedienst auf den Bahnhöfen beschäftigen (switching and terminal companies).

Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Generated on 2019-07-31 15:54 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Staatengruppen	Betriebsmittel				Beamte				Anlagekapital	
	Wagen									
	überhaupt		für 1000 Meilen		überhaupt		für 100 Meilen		überhaupt	
	Stückzahl				Anzahl				Mill. Dollars (rund)	
	1909	1910	1909	1910	1909	1910	1909	1910	1909	1910
Gruppe I	91 198	92 580	11 400	11 402	79 316	84 886	992	1 045	770,1	799,6
„ II	534 847	547 383	22 388	22 985	353 613	387 713	1 480	1 628	3 422,8	3 543,0
„ III	406 127	422 881	15 596	16 159	215 462	253 832	828	970	2 308,5	2 414,4
„ IV	126 097	130 815	9 144	9 367	68 141	79 515	494	569	949,4	960,2
„ V	182 710	183 019	6 646	6 542	129 506	143 742	471	514	1 315,7	1 346,9
„ VI	447 407	454 875	8 670	8 776	272 985	323 366	529	624	2 992,9	3 102,2
„ VII	70 568	83 390	5 682	5 984	58 489	65 464	471	470	834,5	1 047,0
„ VIII	200 790	207 483	6 033	6 104	158 192	162 514	475	478	2 180,7	2 260,4
„ IX	65 418	66 333	3 694	3 610	72 074	75 350	407	410	766,2	808,9
„ X	93 118	101 572	4 394	4 484	95 045	123 038	449	543	1 947,1	2 134,3
zusammen .	2 218 280	2 290 331 [1]	9 423	9 510	1 502 823	1 699 420	638	706	17 487,9	18 417,1

[1]) Nicht mehr einbegriffen sind die Wagen der switching and terminal companies.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Generated on 2019-07-31 15:53 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Staatengruppen	Personenverkehr											
	Beförderte Personen		Gefahrene Personenmeilen				Personenzug-meilen		Personen auf 1 Zugmeile		Fahrt einer Person	
			überhaupt		auf 1 Meile							
	Millionen (rund)				Anzahl		Millionen (rund)		Anzahl		Meilen	
	1909	1910	1909	1910	1909	1910	1909	1910	1909	1910	1909	1910
Gruppe I . .	139,4	152,7	2 759	2 996	349 018	375 048	36,6	38,2	73	76	19,79	19,62
„ II . .	303,4	331,9	6 816	7 362	290 023	314 187	110,9	114,8	60	63	22,78	22,52
„ III . .	94,1	100,8	3 674	4 042	144 242	157 573	72,9	77,7	49	51	39,45	40,50
„ IV . .	28,6	30,0	1 001	1 084	78 190	82 260	21,4	23,5	42	42	35,09	36,20
„ V . .	47,5	53,5	1 906	2 139	71 958	79 224	44,0	47,5	39	41	40,18	40,10
„ VI . .	134,5	144,5	5 296	5 890	104 794	114 737	96,1	102,7	51	53	39,38	40,76
„ VII . .	14,0	16,5	1 275	1 558	104 316	114 586	18,6	24,5	63	60	91,12	94,46
„ VIII . .	50,6	54,1	2 751	2 925	84 945	89 567	49,8	54,4	50	49	54,37	54,12
„ IX . .	20,9	23,2	1 144	1 232	67 097	70 368	20,9	22,9	49	48	54,87	53,10
„ X . .	58,5	64,5	2 487	3 110	122 476	143 342	34,8	42,8	64	67	42,61	48,24
zusammen .	891,5	971,7	29 109	32 338	127 299	138 169	506,0	549,0	54	56	32,85	33,50

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Generated on 2019-07-31 15:53 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Staatengruppen	Güterverkehr											
	Beförderte Tonnen		Gefahrene Tonnenmeilen				Güterzugmeilen		Tonnen auf 1 Zugmeile		Fahrt einer Tonne	
			überhaupt		auf 1 Meile							
	Millionen (rund)				Anzahl		Millionen (rund)		Anzahl (rund)		Meilen (rund)	
	1909	1910	1909	1910	1909	1910	1909	1910	1909	1910	1909	1910
Gruppe I . .	65,5	74,6	6 205	6 996	782 080	873 877	23,9	25,4	247,99	263,49	94,77	93,78
„ II . .	444,6	516,7	57 863	65 899	2 451 841	2 797 011	117,8	128,2	479,00	502,12	130,26	127,68
„ III . .	354,5	447,5	42 309	52 129	1 654 070	2 020 779	96,4	111,7	429,25	457,41	119,49	116,65
„ IV . .	63,8	76,1	11 936	14 476	939 588	1 098 029	28,7	31,7	387,67	423,52	189,37	192,63
„ V . .	110,6	129,5	16 638	19 364	629 050	715 992	59,7	64,6	257,32	277,92	150,87	150,46
„ VI . .	282,3	332,4	40 231	46 503	797 450	906 835	108,8	121,8	345,53	359,25	148,78	140,66
„ VII . .	35,2	39,2	8 882	10 624	726 661	781 205	21,2	26,8	385,70	375,62	252,12	271,11
„ VIII . .	89,3	102,5	16 642	18 668	508 557	565 809	59,3	65,8	257,98	263,24	185,84	183,46
„ IX . .	49,9	57,8	7 153	7 557	411 357	420 831	26,9	28,6	242,59	239,83	143,99	131,56
„ X . .	60,4	73,6	10 944	12 801	538 969	586 136	26,2	30,9	362,23	369,09	181,49	174,58
zusammen .	1 556,6[1])	1 849,9[1])	218 803	255 017	953 986	1 071 086	568,9	635,5	362,57	380,38	141,87	138,31

[1]) Über die Bedeutung dieser Zahlen vgl. S. 1586 und 1591.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Generated on 2019-07-31 15:53 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Staatengruppen	Betriebseinnahmen				Betriebsausgaben					
	überhaupt		für 1 Meile		überhaupt		für 1 Meile		in Prozenten der Betriebseinnahmen	
	Mill. Dollars (rund)		Dollars		Mill. Dollars (rund)		Dollars		%	
	1909	1910	1909	1910	1909	1910	1909	1910	1909	1910
Gruppe I	127,6	141,3	16 040	17 654	88,9	96,8	11 174	12 093	69,67	68,50
„ II	525,7	586,3	22 021	24 619	350,3	387,1	14 674	16 256	66,64	66,03
„ III	345,3	413,0	13 299	15 852	236,2	277,5	9 095	10 651	68,39	67,19
„ IV	109,3	126,9	8 084	9 132	69,6	78,6	5 144	5 655	63,64	61,92
„ V	197,1	221,6	7 195	7 957	138,1	152,6	5 043	5 481	70,09	68,89
„ VI	440,5	501,0	8 558	9 701	288,8	334,9	5 610	6 482	65,55	66,84
„ VII	118,6	141,7	9 702	10 417	68,7	86,8	5 625	6 382	57,98	61,26
„ VIII	237,7	263,2	7 191	7 897	160,9	180,9	4 868	5 427	67,69	68,72
„ IX	109,6	115,6	6 253	6 406	82,0	87,3	4 678	4 837	74,80	75,50
„ X	207,9	242,0	10 073	10 988	116,4	141,7	5 661	6 452	56,20	58,72
zusammen .	2 419,3	2 752,6	10 356	11 553	1 599,9	1 824,2	6 851	7 658	66,16	66,29

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Generated on 2019-07-31 15:54 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Staatengruppen	Durchschnittserträge							
	im Personenverkehr für				im Güterverkehr für			
	1 Personenmeile		1 Personenzugmeile		1 Gütertonnenmeile		1 Güterzugmeile	
	in Cents							
	1909	1910	1909	1910	1909	1910	1909	1910
Gruppe I	1,709	1,718	145,479	152,188	1,123	1,115	278,219	293,695
„ II	1,701	1,695	124,983	129,847	0,647	0,641	309,756	321,628
„ III	1,843	1,846	116,179	119,303	0,589	0,588	252,349	268,629
„ IV	2,138	2,176	111,722	111,506	0,669	0,655	257,890	276,078
„ V	2,284	2,256	108,722	111,328	0,824	0,802	211,662	222,700
„ VI	1,872	1,887	118,001	123,678	0,748	0,751	260,055	269,659
„ VII	2,070	2,073	162,302	151,652	0,945	0,945	364,606	354,930
„ VIII	2,001	2,079	124,049	125,914	0,981	0,971	252,921	255,441
„ IX	2,312	2,321	131,810	130,041	1,070	1,056	258,572	252,419
„ X	2,354	2,292	174,935	174,700	1,223	1,196	442,756	441,623
zusammen . .	1,928	1,938	126,958	130,396	0,763	0,753	276,450	286,218

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Seit dem Jahre 1880 hat sich das Eisenbahnnetz der Vereinigten Staaten wie folgt entwickelt:

30. Juni	1880	. . . . .	87 724	Meilen	Bahnlänge,
30. „	1885	. . . . .	125 183	„	„
30. „	1890	. . . . .	163 597	„	„
30. „	1895	. . . . .	180 657	„	„
30. „	1900	. . . . .	193 346	„	„
30. „	1905	. . . . .	218 101	„	„
30. „	1908	. . . . .	233 468	„	„
30. „	1909	. . . . .	236 834	„	„
30. „	1910	. . . . .	240 439	„	„ [1]).

Am 30. Juni 1910 hatten die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten, ausschließlich der Unternehmungen, die sich mit den Bahnhöfen und dem Verschiebedienst auf den Bahnhöfen beschäftigen — switching and terminal companies —, einen Umfang von rund 240 439 Meilen, am 30. Juni 1909 rund 236 834 Meilen. Der Zuwachs betrug 3 605 Meilen.

Die Zahl der Eisenbahngesellschaften, von denen das Eisenbahnnetz im Geschäftsjahr 1909/1910 betrieben worden ist, betrug, wie im Vorjahr, 2 196, davon waren aber nur 848 (1908/1909: 837) selbständig.

Im Jahre 1909/1910 sind durch Aufgabe einzelner Strecken, Verschmelzungen mit anderen Bahnen, Sanierungen u. dgl. insgesamt 142 Bahnen mit einem Umfang von 9 342 Meilen betroffen (1908/1909: 127 Bahnen mit 3 685 Meilen).

Am 30. Juni 1910 kamen auf 100 Quadratmeilen 8,08 Meilen und auf 100 000 Einwohner 26,14 Meilen Eisenbahnen [1]) (1909: 7,96 und 26,20 Meilen).

Von der Bahnlänge von rund 240 831 Meilen, über die der Jahresbericht für 1909/1910 ausführliche Mitteilungen enthält, waren

21 659	Meilen	zweigleisig (gegen	20 949	im	Vorjahr),
2 206	„	dreigleisig („	2 170	„	„),
1 489	„	viergleisig („	1 454	„	„).

Die Anzahl der Betriebsmittel und ihre Verteilung auf Personen- und Güterverkehr ergibt sich aus nachstehender Übersicht:

---

[1]) Für 2 973 890 Quadratmeilen Landfläche (ohne Alaska und Hawaii) und 91 972 266 Einwohner. Alaska hat 390, Hawaii 175 Meilen Eisenbahnen.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:53 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Es kommen	30. Juni 1909		30. Juni 1910	
	auf Personendienst	auf Güterdienst	auf Personendienst	auf Güterdienst
	Stückzahl			
Lokomotiven:				
überhaupt	13 317	33 935	[1] 13 660	[1] 34 992
für 1000 Meilen	57	144	57	145
Wagen:				
überhaupt	45 584	2 073 606	[2] 47 095	[2] 2 135 121
für 1000 Meilen	193	8 809	195	8 866
darunter Expreßverkehr . .	—	29 856	—	29 209

Es beträgt im Durchschnitt	einer einfachen Expansionslokomotive		einer vierzylindrigen Verbundlokomotive		einer zweizylindrigen Verbundlokomotive	
	1909	1910	1909	1910	1909	1910
die Zugkraft . . . . Pfund[3]	26 300	26 891	35 173	39 440	31 509	31 326
„ Rostoberfläche Quadratfuß	34	35	47	49	39	39
„ Heizoberfläche „	2 041	2 107	3 297	3 489	2 614	2 549
das Gesamtgewicht (ausschließlich Tender) . . . t[3]	71	72	105	112	85	84
„ Gewicht auf den Treibrädern . . . . . t	58	59	78	87	71	71

[1]) Ohne Rangier- und sonstigen Dienst. Die Gesamtzahl der Lokomotiven (Personen-, Güter-, Rangier-, sonstige und gepachtete Lokomotiven) betrug am 30. Juni 1910, wie oben (S. 1570) angegeben, 58 947 Stück (gegen 57 212 im Vorjahr).

[2]) Ohne Privatwagen. Die Gesamtzahl der Wagen (für Personen-, Güter-, Bahn-, Expreßdienst und Pachtwagen) betrug am 30. Juni 1910, wie oben (S. 1571) angegeben, 2 290 331 Stück (gegen 2 218 280 im Vorjahr).

[3]) 1 amerikanisches Pfund = 0,454 kg, 1 Tonne = 2000 Pfund = 908 kg.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:53 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Über die Tragfähigkeit der Güterwagen enthält der Jahresbericht folgende Übersicht:

Bezeichnung der Wagen	Tragfähigkeit							
	Klasse I 10 000 Pfund = 4 540 kg		Klasse II 20 000 Pfund = 9 080 kg		Klasse III 30 000 Pfund = 13 620 kg		Klasse IV 40 000 Pfund = 18 160 kg	
	Anzahl							
	1909	1910	1909	1910	1909	1910	1909	1910
Bedeckte Wagen	185	168	1 431	1 307	1 877	1 233	62 147	51 652
Offene Wagen .	327	270	1 784	1 651	1 896	1 575	22 949	19 581
Viehwagen . .	56	50	69	71	146	104	12 293	11 468
Kohlenwagen .	1 047	576	568	530	458	341	18 933	15 602
Kesselwagen . .	1	1	458	457	107	109	253	212
Kühlwagen . .	1	1	14	14	37	10	2 007	1 585
Andere Wagen .	804	828	1 461	1 224	1 344	1 524	7 918	6 641
zusammen .	2 421	1 894	5 785	5 254	5 865	4 896	126 500	106 741

Bezeichnung der Wagen	Tragfähigkeit							
	Klasse V 50 000 Pfund = 22 700 kg		Klasse VI 60 000 Pfund = 27 240 kg		Klasse VII 70 000 Pfund = 31 780 kg		Klasse VIII 80 000 Pfund = 36 320 kg	
	Anzahl							
	1909	1910	1909	1910	1909	1910	1909	1910
Bedeckte Wagen	65 585	56 079	529 572	531 880	17 827	17 748	211 054	247 693
Offene Wagen .	13 946	12 519	53 862	53 367	9 481	10 192	38 671	39 743
Viehwagen . .	10 580	9 987	40 911	44 119	—	—	7 568	9 501
Kohlenwagen .	46 842	34 696	178 322	165 160	7 508	7 483	240 794	310 391
Kesselwagen . .	209	188	1 048	1 091	135	128	2 110	2 663
Kühlwagen . .	6 693	6 800	15 509	18 652	1 215	1 063	4	33
Andere Wagen .	6 154	4 959	11 388	11 916	2 760	2 696	22 245	24 652
zusammen .	150 009	125 228	830 612	826 185	38 926	39 310	522 446	634 676

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:53 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Bezeichnung der Wagen	Tragfähigkeit					
	Klasse IX 90 000 Pfund = 40 860 kg		Klasse X 100 000 Pfund = 45 400 kg		Klasse XI 110 000 Pfund = 49 940 kg	
	Anzahl					
	1909	1910	1909	1910	1909	1910
Bedeckte Wagen . .	—	—	51 855	58 817	—	—
Offene Wagen	299	299	11 385	14 691	4	4
Viehwagen	—	—	1 871	2 284	—	—
Kohlenwagen	4 772	3 220	289 429	267 969	3 574	12 677
Kesselwagen	—	—	2 309	2 585	—	—
Kühlwagen	2 724	2 730	—	30	—	—
Andere Wagen . . .	96	97	20 139	23 625	246	248
zusammen .	7 891	6 346	376 988	370 001	3 824	12 929

Bezeichnung der Wagen	Tragfähigkeit					
	Klasse XII 120 000 Pfund = 54 480 kg		Klasse XIII[1]) 130 000 Pfund = 59 020 kg		Klasse XV 150 000 Pfund = 68 100 kg	
	Anzahl					
	1909	1910	1909	1910	1909	1910
Bedeckte Wagen . .	—	—	—	—	—	—
Offene Wagen	10	10	—	9	15	4
Viehwagen	—	—	—	—	—	—
Kohlenwagen	44	44	—	—	—	—
Kesselwagen	—	—	—	—	—	—
Kühlwagen	—	—	—	—	—	—
Andere Wagen . . .	—	—	—	—	—	—
zusammen .	54	54	—	9	15	4

[1]) Wagen der Klassen XIV, XVI bis XIX und XXI bis XXVII sind nicht vorhanden.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:53 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Bezeichnung der Wagen	Tragfähigkeit					
	Klasse XX 200 000 Pfund = 90 800 kg		Klasse XXVIII 280 000 Pfund = 127 120 kg		alle Klassen zusammen	
	Anzahl					
	1909	1910	1909	1910	1909	1910
Bedeckte Wagen . .	—	—	—	—	941 533	966 577
Offene Wagen . . .	1	3	—	—	154 630	153 918
Viehwagen	—	—	—	—	73 494	77 584
Kohlenwagen . . .	—	—	—	—	792 291	818 689
Kesselwagen	—	—	—	—	6 630	7 434
Kühlwagen	—	—	—	—	28 204	30 918
Andere Wagen . . .	—	—	1	1	74 556	78 411
zusammen . .	1	3	1	1	2 071 338	2 133 531 [1]

Die Leistungen der Betriebsmittel ergeben sich aus folgendem:

Es kommen:		1908/1909	1909/1910
auf 1 Personenzuglokomotive:			
beförderte Personen	Anz.	66 942	70 288
geleistete Personenmeilen	,,	2 185 877	2 354 748
auf 1 Güterzuglokomotive:			
beförderte Tonnen	,,	45 869	52 504
geleistete Tonnenmeilen	,,	6 447 708	7 304 065
auf 1 Million Personen:			
an Personenwagen	Stck.	51	48
auf 1 Million Gütertonnen:			
an Güterwagen	,,	1 332	1 157

Aus vorstehenden Angaben folgt, daß die Gesamtzahl der Lokomotiven gegen das Vorjahr um 1 735, die der Wagen um 72 051 Stück gestiegen ist, während im Jahre 1908/1909 eine Vermehrung der Lokomotiven um 479 Stück, dagegen eine Verminderung der Wagen um 12 901 Stück stattgefunden hat. Was die Leistungen der Betriebsmittel gegenüber dem

[1] Über die gegen die Zahl von 2 135 121 Güterwagen (s. S. 1577 oben) noch fehlenden Wagen waren sichere Angaben nicht zu erlangen.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:53 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Vorjahr anbelangt, so sind die einer Personenzuglokomotive um 3 346 Personen und 168 871 Personenmeilen, die einer Güterzuglokomotive um 6 635 Tonnen und 856 357 Tonnenmeilen größer.

Die Ausrüstung der Betriebsmittel mit Bremsen und Selbstkupplern erhellt aus nachstehender Übersicht:

Es hatten am 30. Juni	Zugbremsen		Selbstkuppler	
	1909	1910	1909	1910
Lokomotiven	56 858	58 332	56 848	58 593
darunter:				
Personenzuglokomotiven . .	13 253	13 583	13 253	13 579
Güterzuglokomotiven . . .	33 756	34 796	33 729	34 788
Wagen	2 158 049	2 242 928	2 203 929	2 274 244
darunter:				
Personenwagen.	45 369	46 917	45 222	46 836
Güterwagen	2 039 219	2 107 312	2 061 743	2 120 750
„ für Expreßverkehr	29 820	29 209	29 856	29 209

Von der Gesamtzahl der vorhandenen Betriebsmittel (Lokomotiven und Wagen von 2 349 278 waren Ende 1909/1910 im ganzen 2 301 260 mit Zugbremsen und 2 332 837 mit Selbstkupplern ausgerüstet. Es sind daher im Berichtsjahr 86 353 Stück Betriebsmittel mehr mit Zugbremsen und 72 060 mehr mit Selbstkupplern ausgerüstet gewesen. Die Vermehrung an Betriebsmitteln betrug im ganzen 73 786 Stück.

Die Zahl der Beamten der amerikanischen Bahnen stellt sich wie folgt:

am 30. Juni 1909 = 1 502 023 oder 638 auf 100 Meilen,
„ 30. „ 1910 = 1 699 420 „ 706 „ 100 „ .

	1908/1909	1909/1910
Nach der Art der Beschäftigung kommen auf 100 Meilen:	Beamte	
auf die allgemeine Verwaltung	22	22
„ „ Bahnverwaltung	195	210
„ „ Werkstättenverwaltung	127	137
„ „ Transportverwaltung	266	284
„ „ Nebengewerbe	10	14
ohne nähere Angabe	18	39
zusammen wie oben . .	638	706
Die gezahlte Besoldung betrug . . Doll.	988 323 694	1 143 725 306

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:53 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die tägliche Besoldung betrug im Durchschnitt:		1908/1909	1909/1910
für Direktoren	Doll.	12,67	13,27
„ andere Oberbeamte	„	6,40	6,22
„ Bureaubeamte	„	2,31	2,40
„ Stationsvorsteher	„	2,08	2,12
„ andere Stationsbeamte . . .	„	1,82	1,84
„ Lokomotivführer	„	4,44	4,55
„ Heizer	„	2,67	2,74
„ Zugführer	„	3,81	3,91
„ andere Zugbeamte	„	2,59	2,69
„ Vorarbeiter	„	1,96	1,99
„ Streckenarbeiter	„	1,38	1,47
„ Weichensteller	„	1,73	1,69

Die Zahl der Eisenbahnbediensteten wurde — bei einem Streckenzuwachs von 3 605 Meilen — um 197 397 Köpfe vermehrt, während im Vorjahre eine Vermehrung um 66 548 Mann zu verzeichnen war. Die Zahl der auf je 100 Meilen kommenden Beamten (706) ist gegen das Vorjahr um 68 Köpfe gestiegen. Die durchschnittliche tägliche Besoldung hat sich bei den meisten Dienstzweigen erhöht.

Das Gesamtanlagekapital der Eisenbahnen der Vereinigten Staaten stellte sich auf		1908/1909	1909/1910
	Doll.	17 487 868 935	18 417 132 238
Vom Anlagekapital kamen:			
auf Aktien	„	7 686 278 545	8 113 657 380
das sind	%	43,95	44,05
auf Obligationen und andere feste Schulden verschiedener Art .	Doll.	9 801 590 390	10 303 474 858
das sind	%	56,05	55,95

Hiernach hat sich das Gesamtanlagekapital im Jahre 1909/1910 gegen das Jahr 1908/1909 um 929 263 303 Dollars vermehrt. Das Aktienkapital zeigte eine Vermehrung von 427 378 835 Dollars, die festen Schulden eine solche von 501 884 468 Dollars. Das Bundesverkehrsamt weist wieder darauf hin, daß es nicht möglich ist, festzustellen, wieviel von der Vermehrung auf Neubauten und Ergänzungen und Erweiterungen der Bahnanlagen und wieviel auf reine Finanzgeschäfte entfällt. Ein beträchtlicher

Generated on 2019-07-31 15:53 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Teil der Vermehrung scheint jedoch durch finanzielle Maßnahmen verursacht zu sein. Von dem Gesamtanlagekapital der Eisenbahnen befinden sich 4 041 602 490 Dollars in den Händen der Eisenbahngesellschaften selbst und 14 375 529 748 Dollars in den Händen des Publikums. Wird von letzterem Betrage das Kapital abgezogen, das sich auf anderes Eigentum bezieht (36 953 808 Dollars), so verbleibt ein wirkliches Eisenbahnanlagekapital von 14 338 575 940 Dollars, d. i. für die Meile 62 657 Dollars, gegenüber 59 259 Dollars im Vorjahr.

Von den Aktien lieferten:	1908/1909	1909/1910
gar keine Erträge . . . . Doll.	2 766 104 427	2 701 078 923
das sind Prozent des Anlagekapitals %	35,99	33,29

Die Summe der Bonds, d. h. der Mortagebonds, die keine Zinsen zahlten, belief sich

1908/1909 auf 469 100 919 Doll. = 6,76 % der Bonds,
1909/1910 „ 599 206 936 „ = 8,09 % „ „ „

während von den Incomebonds [1])

1908/1909 167 946 940 Doll. = 59,03 % der Incomebonds,
1909/1910 134 368 685 „ = 46,18 % „ „

gänzlich ertraglos blieben.

Wie sich die Erträge der Eisenbahnen im einzelnen und in den verschiedenen Gruppen darstellen, ergeben die nachstehenden Übersichten:

Es erzielten:	1908/1909	1909/1910
	in Prozenten des Aktienkapitals	
keine Dividende	35,99	33,29
weniger als 2%	0,33	0,37
zwischen 2— 3 „	3,10	2,50
„ 3— 4 „	2,44	3,12
„ 4— 5 „	8,55	6,51
„ 5— 6 „	13,14	9,39
„ 6— 7 „	11,94	18,05
„ 7— 8 „	12,41	14,18
„ 8— 9 „	5,41	5,00
„ 9—10 „	0,74	0,68
10 „ und darüber . .	5,95	6,91
zusammen .	100,00	100,00

[1]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1894 S. 15 ff.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:54 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Es betrugen	1908/1909		1909/1910	
	in Millionen Dollars			
die Betriebseinnahmen der Eisenbahnen .		2 418,7		2 750,6[1])
die Betriebsausgaben der Eisenbahnen . .		1 599,4		1 822,6[1])
die Reineinnahmen der Eisenbahnen . . .		819,3		928,0
die Einnahmen in den Nebengewerben . .	54,5		61,4	
die Ausgaben in den Nebengewerben . .	50,6		59,2	
die Reineinnahmen in den Nebengewerben		3,9		2,2
die Gesamtreineinnahmen		823,2		930,2
Hiervon ab Steuern		85,1		98,0
bleibt Betriebseinkommen		738,1		832,2
dazu anderes Einkommen		199,0		252,2
Gesamteinkommen		937,1		1 084,4
davon gehen ab (Pächte, Mieten, Zinsen usw.)		548,9		567,8
bleibt Reineinkommen		388,2		516,6
Hiervon sind verwendet:				
als Dividenden	233,1		283,4	
für Ergänzungen und Verbesserungen . .	23,7		55,1	
als Reserve und für verschiedene Zwecke .	20,6		2,6	
zusammen		277,4		341,1
bleibt mithin ein Überschuß von .		110,8		175,5

Die Betriebseinnahmen verteilen sich wie folgt auf die einzelnen Verkehrszweige:

Es kamen:	30. Juni 1909	30. Juni 1910
auf Personengeld . . . . . %	23,32	22,87
„ die Post . . . . . „	2,04	1,78
„ Eilgut . . . . . „	2,47	2,44
„ sonstige Einnahmen im Personenverkehr . . . . . „	1,63	1,66
„ Frachteinnahme . . . . . „	69,32	70,00
„ sonstige Einnahmen im Frachtverkehr . . . . . „	0,33	0,32
„ sonstige Betriebseinnahmen . . . „	0,89	0,93
zusammen . „	100,00	100,00

[1]) Der Unterschied gegen die Angaben auf S. 1574 ist dadurch begründet, daß hier einige Bahnen nicht berücksichtigt sind, da deren Jahresberichte für den vorliegenden Zweck nicht vollständig genug waren.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:59 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Der von der Bundesregierung für die Beförderung der Post im Jahre 1909/1910 gezahlte Betrag (1,78 % der Betriebseinnahme) belief sich auf 48 913 888 Dollars (1908/1909: 2,04 % = 59 647 022 Dollars).

Von den gesamten Betriebskosten kamen (in Prozenten):	1908/1909	1909/1910
auf Bahnunterhaltung . . . . . %	19,29	20,22
„ Werkstättenverwaltung . . . . „	22,75	22,66
„ Stations- und Zugdienst . . . „	53,98	53,36
„ Allgemeinkosten . . . . . „	3,98	3,76
zusammen . „	100,00	100,00
Nachstehende Durchschnittserträge ergaben sich:		
a) im ganzen:		
für 1 Person . . . . . Cts.	63,053	64,617
„ 1 Gütertonne . . . . . „	107,563	103,992
„ 1 Betriebsmeile:		
an Personengeldeinnahme Doll.	2 979,00	3 228,00
„ Frachteinnahme . . . „	7 184,00	8 089,00

b) in den einzelnen Gruppen:

	Durchschnittsertrag für				Auf eine Betriebsmeile kommen			
	1 Person		1 Gütertonne		Personengeldeinnahme		Frachteinnahme	
	1908/1909	1909/1910	1908/1909	1909/1910	1908/1909	1909/1910	1908/1909	1909/1910
	Cents				Dollars			
Gruppe I	33,818	33,708	106,404	104,610	6 912	7 494	8 762	9 748
„ II	38,395	37,831	84,245	81,789	6 013	6 475	15 693	17 753
„ III	72,088	74,138	70,296	68,487	3 395	3 691	9 607	11 767
„ IV	75,035	78,737	125,870	124,949	1 993	2 116	5 994	6 897
„ V	91,695	90,358	124,165	120,428	1 970	2 127	5 044	5 621
„ VI	73,702	76,903	108,077	105,317	2 431	2 657	5 929	6 781
„ VII	188,628	195,720	238,331	256,183	2 706	2 898	6 869	7 382
„ VIII	108,767	112,508	182,184	177,156	2 092	2 284	4 957	5 452
„ IX	126,788	123,220	153,765	138,356	1 811	1 912	4 378	4 432
„ X	100,192	110,475	221,676	208,630	3 329	3 740	6 567	7 041
im ganzen .	63,053	64,617	107,563	103,992	2 979	3 228	7 184	8 089

In den beiden folgenden Tafeln sind zur Veranschaulichung der Eisenbahnverhältnisse der Vereinigten Staaten einige der wichtigeren Zahlen aus den Jahren 1908/1909 und 1909/1910 zusammengestellt:

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:54 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Verkehr		30. Juni 1909	30. Juni 1910
Beförderte Personen	Anzahl	891 472 425	971 683 199
Geleistete Personenmeilen . . .	„	29 109 322 589	32 338 496 329
desgl. auf 1 Meile	„	127 299	138 169
Personenzugmeilen	„	506 011 038	549 015 003
Beförderte Gütertonnen	„	1 556 559 741	1 849 900 101
Geleistete Tonnenmeilen . . .	„	218 802 986 929	255 016 910 451
desgl. auf 1 Meile	„	953 986	1 071 086
Güterzugmeilen	„	568 854 608	635 450 681
Betriebslänge	%	+ [1] 1,46	+ [1] 1,52
Betriebsmittel	„	— 0,54	+ 3,24
Beamte usw.	„	+ 4,63	+ 13,14
Beförderte Personen	Anzahl	+ 1 462 851	+ 80 210 774
Geleistete Personenmeilen . .	„	+ 26 485 645	+ 3 229 173 740
desgl. auf 1 Meile	„	— 2 774	+ 10 870
Personenzugmeilen	„	+ 65 456	+ 43 003 965
Beförderte Gütertonnen	„	+ 23 577 951	+ 293 340 360
Geleistete Tonnenmeilen . . .	„	+ 421 432 127	+ 36 213 923 522
desgl. auf 1 Meile	„	— 20 668	+ 117 100
Güterzugmeilen	„	— 18 363 846	+ 66 596 073
Betriebsreineinnahmen . .	rund Dollars	+ 94 976 015	+ 108 700 000
Überschuß	„ „	+ 35 934 056	+ 64 700 000

Die Betriebsausgaben betrugen in Prozenten der Betriebseinnahmen:
66,16 % im Jahre 1908/1909
66,29 „ „ „ 1909/1910
(siehe S. 1574).

Am 30. Juni 1909 betrug die Zahl der in Konkurs befindlichen Eisenbahnen 44, ihre Länge 10 530 Meilen. Am 30. Juni 1910 waren 39 Bahnen mit 5 257 Meilen in Konkurs [2]), am 30. Juni 1894 waren es 192 Bahnen mit 40 818,81 Meilen.

Die folgende Statistik der Güterbewegung umfaßt, da einige Bahnen über die Art der beförderten Güter keine Mitteilungen gemacht haben, von den 1 849,9 Millionen Tonnen [3]) des gesamten Güterverkehrs 1 745,3 Millionen oder 94 %.

Die Ziffern sind mit denen des Vorjahrs in Vergleich gestellt:

---

[1]) + bedeutet Zunahme, — bedeutet Abnahme gegen das Vorjahr.

[2]) Vgl. S. 1069, Heft 4.

[3]) Vgl. S. 1573.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:54 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Generated on 2019-07-31 15:54 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Bezeichnung des Gutes	Güter, die auf den Stationen der berichtenden Bahn aufgegeben sind		Güter, die von anschließenden Bahnen oder anderen Verkehrsmitteln übernommen worden sind		zusammen	
	Tonnen		Tonnen		Tonnen	
	1909	1910	1909	1910	1909	1910
Erzeugnisse des Ackerbaues.						
Getreide	34 111 231	37 420 965	28 983 655	30 312 078	63 094 886	67 733 043
Mehl	7 744 810	8 038 684	10 561 676	11 691 167	18 306 486	19 729 851
Andere Mühlenerzeugnisse	5 210 092	6 005 219	8 716 445	9 626 907	13 926 537	15 632 126
Heu	5 453 515	5 975 949	4 869 918	5 768 761	10 323 433	11 744 710
Tabak	794 433	943 071	736 421	890 282	1 530 854	1 833 353
Baumwolle	3 950 479	3 023 757	3 745 222	3 098 867	7 695 701	6 122 624
Früchte und Gemüse	9 762 769	11 339 921	14 535 542	16 628 867	24 298 311	27 968 788
Andere Erzeugnisse des Ackerbaues	6 656 391	5 989 021	3 763 094	3 648 177	10 419 485	9 637 198
Tierische Erzeugnisse.						
Lebendes Vieh	11 699 070	11 502 305	6 733 371	6 698 020	18 432 441	18 200 325
Zugerichtetes Fleisch	2 131 803	2 274 220	3 524 835	3 679 211	5 656 638	5 953 431
Andere Erzeugnisse zum Verpacken	1 982 194	1 760 583	3 257 750	2 890 537	5 239 944	4 651 120
Geflügel, Wild und Fisch	713 012	698 356	815 535	813 924	1 528 547	1 512 280
Wolle	403 904	366 995	598 216	537 329	1 002 120	904 324
Häute und Leder	1 155 884	1 214 849	1 702 798	1 799 781	2 858 682	3 014 630
Andere tierische Erzeugnisse	2 507 485	2 476 836	1 827 188	1 911 829	4 334 673	4 388 665
Erzeugnisse des Bergbaues.						
Anthrazit	67 728 636	67 375 077	48 230 495	50 105 424	115 959 131	117 480 501
Bituminöse Kohle	219 404 641	257 460 017	173 416 932	209 600 722	392 821 573	467 060 739
Koks	24 621 574	36 012 589	29 996 589	41 978 318	54 618 163	77 990 907
Erze	79 813 656	96 851 127	33 223 382	61 328 303	113 037 038	158 179 430
Stein, Sand u. dgl.	54 820 769	72 290 261	20 259 924	26 570 740	75 080 693	98 861 001
Andere Erzeugnisse des Bergbaues	13 171 456	14 615 302	6 520 894	7 877 967	19 692 350	22 493 269

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Generated on 2019-07-31 15:54 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Bezeichnung des Gutes	Güter, die auf den Stationen der berichtenden Bahn aufgegeben sind		Güter, die von anschließenden Bahnen oder anderen Verkehrsmitteln übernommen worden sind		zusammen	
	Tonnen		Tonnen		Tonnen	
	1909	1910	1909	1910	1909	1910
Erzeugnisse der Waldwirtschaft.						
Holz	55 899 862	67 205 260	57 784 968	68 472 568	113 684 830	135 677 828
Andere Erzeugnisse	41 204 838	45 805 565	10 586 528	11 756 340	51 791 366	57 561 905
Manufakturwaren.						
Petroleum und andere Öle	6 339 151	7 773 983	7 905 756	8 757 191	14 244 907	16 531 174
Zucker	2 499 122	2 848 145	3 949 849	4 208 226	6 448 971	7 056 371
Schiffsbedürfnisse	1 116 182	1 073 786	559 969	669 336	1 676 151	1 743 122
Eisen	10 761 112	15 453 917	10 016 485	13 509 220	20 777 597	28 963 137
Eisen- und Stahlschienen	3 007 752	4 556 610	3 458 966	4 822 048	6 466 718	9 378 658
Andere Gußwaren und Maschinen	9 403 484	12 841 020	10 603 711	14 433 800	20 007 195	27 274 820
Bleche	9 666 817	15 209 784	12 985 616	18 864 731	22 652 433	34 074 515
Zement, Mauersteine und Kalk	27 363 034	33 931 045	20 941 760	25 695 405	48 304 794	59 626 450
Ackergeräte	1 148 668	1 503 656	1 426 892	1 745 415	2 575 560	3 249 071
Wagen, Werkzeuge u. dgl.	1 054 187	1 351 490	1 227 965	1 871 818	2 282 152	3 223 308
Weine, Liköre und Biere	3 537 927	3 835 949	2 580 243	2 949 201	6 118 170	6 785 150
Haushaltswaren und Möbel	1 852 420	2 121 384	1 599 400	1 959 791	3 451 820	4 081 175
Andere Manufakturwaren	30 927 273	37 177 622	29 952 310	38 992 927	60 879 583	76 170 549
Kaufmannsgüter	33 975 628	35 718 413	23 432 774	25 516 344	57 408 402	61 234 757
Verschiedene Güter	32 897 504	36 421 276	28 174 860	35 179 247	61 072 364	71 600 523
S. 1587 u. 1588 zusammen	826 492 765	968 464 009	633 207 934	776 860 819	1 459 700 699	1 745 324 828

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Von den 826,5 und 968,4 Millionen Tonnen, die hiernach in den Jahren 1908/1909 und 1909/1910 auf den Stationen der berichtenden Bahnen selbst aufgegeben worden sind, kommen auf die Hauptgruppen der Güter und auf die in drei Bezirke zusammengefaßten Landesteile folgende Anteile:

Güterklasse	Güter von eigenen Bahnen: Bezirk I. Gruppen I bis III: Gebiet nördlich vom Ohio und Potomac-Strom und östlich von Illinois und vom Michigan-See			
	Tonnen	%	Tonnen	%
	1909		1910	
Erzeugnisse des Ackerbaues . . .	19 009 546	4,65	20 814 209	4,42
Tierische Erzeugnisse	7 610 582	1,86	7 402 683	1,57
Erzeugnisse des Bergbaues . . .	256 261 843	62,71	291 210 129	61,80
Erzeugnisse der Waldwirtschaft .	21 553 953	5,28	23 988 412	5,09
Manufakturwaren	70 084 904	17,15	90 419 841	19,19
Kaufmannsgüter	13 539 555	3,31	13 780 911	2,92
Verschiedene Güter	20 589 318	5,04	23 597 090	5,01
zusammen . . .	408 649 701	100,00	471 213 275	100,00

Güterklasse	Güter von eigenen Bahnen: Bezirk II. Gruppen IV und V: Gebiet südlich vom Ohio und Potomac-Strom und östlich vom unteren Mississippi			
	Tonnen	%	Tonnen	%
	1909		1910	
Erzeugnisse des Ackerbaues . . .	9 569 169	7,92	9 913 080	6,79
Tierische Erzeugnisse	1 002 340	0,83	1 083 606	0,74
Erzeugnisse des Bergbaues . . .	63 050 150	52,20	79 201 479	54,24
Erzeugnisse der Waldwirtschaft .	25 304 631	20,95	30 561 411	20,93
Manufakturwaren	13 399 659	11,09	16 302 043	11,16
Kaufmannsgüter	4 806 660	3,98	5 188 786	3,55
Verschiedene Güter	3 660 850	3,03	3 778 254	2,59
zusammen . . .	120 793 459	100,00	146 028 659	100,00

Generated on 2019-07-31 15:54 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Güterklasse	Güter von eigenen Bahnen			
	Bezirk III. Gruppen VI bis X: Gebiet westlich vom Michigan-See, von Indiana und vom unteren Mississippi			
	Tonnen	%	Tonnen	%
	1909		1910	
Erzeugnisse des Ackerbaues . . .	45 105 005	15,18	48 009 298	13,67
Tierische Erzeugnisse	11 980 430	4,03	11 807 855	3,36
Erzeugnisse des Bergbaues . . .	140 248 739	47,22	174 192 765	49,60
Erzeugnisse der Waldwirtschaft .	50 246 116	16,92	58 461 002	16,64
Manufakturwaren	25 192 566	8,48	32 956 507	9,38
Kaufmannsgüter	15 629 413	5,26	16 748 716	4,77
Verschiedene Güter	8 647 336	2,91	9 045 932	2,58
zusammen . . .	297 049 605	100,00	351 222 075	100,00

Güterklasse	Güter von eigenen Bahnen			
	Vereinigte Staaten zusammen			
	Tonnen	%	Tonnen	%
	1909		1910	
Erzeugnisse des Ackerbaues . . .	73 683 720	8,92	78 736 587	8,13
Tierische Erzeugnisse	20 593 352	2,49	20 294 144	2,10
Erzeugnisse des Bergbaues . . .	459 560 732	55,60	544 604 373	56,23
Erzeugnisse der Waldwirtschaft .	97 104 700	11,75	113 010 825	11,67
Manufakturwaren	108 677 129	13,15	139 678 391	14,42
Kaufmannsgüter	33 975 628	4,11	35 718 413	3,69
Verschiedene Güter	32 897 504	3,98	36 421 276	3,76
zusammen . . .	826 492 765	100,00	968 464 009	100,00

Generated on 2019-07-31 15:54 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Nur die Gesamtmenge der von den berichtenden Bahnen selbst angenommenen, ihnen nicht von Anschlußbahnen zur Weiterbeförderung übergebenen Güter darf einer Beurteilung der Güterverkehrsleistung der Eisenbahnen der Vereinigten Staaten und einem Vergleich mit den Eisenbahnen anderer Gebiete zugrunde gelegt werden; in den früher gegebenen Zahlen über die gesamte Beförderungsmenge — 1 556,6 Millionen und 1 849,9 Millionen Tonnen [1]) — sind alle die Güter doppelt und noch öfter gezählt worden, die auf ihrem Weg vom Ursprungsort zum endgültigen Bestimmungsplatz mehrere Eisenbahnsysteme berührt haben.

Am Schluß sei wieder des Verhältnisses der beförderten beladenen Güterwagen zu den leeren gedacht. Es sind im ganzen 18 981 573 779 (1908/1909: 17 169 413 224) Güterwagenmeilen gefahren worden; hiervon kommen auf beladene Güterwagen 12 851 294 922 (1908/1909: 11 360 655 079) Meilen und auf leere 6 129 661 913 (1908/1909: 5 808 748 235) Meilen, 616 944 Güterwagenmeilen sind ohne nähere Bezeichnung. Die von den beladenen Güterwagen zurückgelegte Meilenzahl beträgt mithin 67,70 % (1908/1909: 66,17 %) der gesamten Meilenzahl.

[1]) Vgl. S. 1573 und 1586.

Generated on 2019-07-31 15:54 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Der weitere Ausbau der Bahnen Brasiliens[1].

Von Regierungsbaumeister **Jänecke** in Magdeburg.

In den letzten Jahren hat in Brasilien eine sehr rege Bautätigkeit bei den Bahnen eingesetzt. Die folgenden Zahlen geben hiervon ein Bild:

1900 hatte Brasilien 15 316 km Bahnen,
1905 „ „ 16 781 „ „
1910 „ „ 19 240 „ „
1911 „ „ 21 370 „ „ .

Im Jahre 1910 sind also nicht weniger als 2 130 km neue Bahnen dem Betriebe übergeben. Weitere 3 700 km sind im Bau und für 4 400 km werden Vorarbeiten ausgeführt.

Die folgende für das Jahr 1910 gültige Zusammenstellung (Tabelle 1) zeigt, wie weit die Bahnen der Union gehören oder von ihr genehmigt sind und wie weit sie von den Einzelstaaten bewilligt sind.

Tabelle 1.

1	2	3	4	5
	Im Jahre 1910			
Art der Bahn	Bahnen im Betriebe km	Bahnen im Bau km	Bahnen in Vorarbeit km	Summe 2—4 km
I. Eigentum der Union:				
a) selbst verwaltet . . .	3 399	1 542	747	5 688
b) verpachtet	5 171	1 668	107	6 946
Summe . .	8 570 [2] (7 930)	3 210	854	12 634
II. Bewilligt von der Union:				
a) mit Zinsgarantie . .	2 538	596	1 080	4 214
b) ohne Zinsgarantie .	1 845	120	1 426	3 391
Summe . .	4 383 (3 501)	716	2 506	7 605
III. Bewilligt von den einzelnen Staaten	6 287 (6 172)	505	1 858	8 650
Summe . .	19 240 (17 605)	4 431	5 218	28 889

[1]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1910 S. 100 usw. Jänecke: Brasilien und seine Bahnen. — [2]) Die Klammerwerte geben die Zahlen für 1907 an.

Generated on 2019-07-31 15:54 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Den rd. 13000 km vom Bunde gebauten und genehmigten Bahnen stehen 6300 km von den Einzelstaaten genehmigte Linien gegenüber. Ein Teil davon gehört Bahnunternehmungen, die für andere ihrer Strecken Bundesgenehmigung haben.

Betrachten wir nun an der Hand einiger Tabellen die Bau- und Betriebsverhältnisse der brasilianischen Bahnen. Die Zahlen beziehen sich auf das Jahr 1909. Dabei muß bemerkt werden, daß die zur Verfügung stehende Statistik sich leider auf die der Union gehörigen (8300km) oder von ihr genehmigten Bahnen (4200 km), zusammen 12499 km beschränkt und auf die zahlreichen von den Einzelstaaten genehmigten Privatbahnen (6172 km) nicht eingeht. Dies ist um so mehr zu bedauern, als gerade die Betriebsergebnisse dieser Bahnen, die im allgemeinen billiger arbeiten, als die Staatsbahnen, am ehesten Rückschlüsse auf die Rentabilität zulassen. Über die vom Staate genehmigten oder ihm gehörigen Bahnen (24919 km) mögen nur einige genaue Angaben folgen. Sie verlieren aber dadurch zum Teil an Wert, daß sie zum Teil auch Bahngesellschaften umschließen, die von den einzelnen Staaten genehmigt sind und über die keine vollständige Statistik vorliegt.

Von den 12499 km (1910: 12953 km) im Betriebe befindlichen, von der Union genehmigten Bahnen waren

8282 km Staatsbahnen und 4217 km Privatbahnen.

Die Meterspur herrscht durchaus vor; denn

1160	km	hatten	1,60	m	Spurweite,
9954	,,	,,	1,00	,,	,,
689	,,	,,	0,76	,,	,,
496	,,	,,	0,60	,,	,,
12299	km.				

Zweigleisige Strecken sind in Brasilien sehr selten. 1909 waren von den oben genannten Strecken 12098 km eingleisig,

184 ,, zweigleisig und
17 ,, viergleisig.

Die Bautätigkeit war in den letzten Jahren, wie bereits im Eingang des Aufsatzes erwähnt, sehr rege. Im Jahre 1908 wurden 1624 km neue Bahnen gebaut. Davon kamen auf die der Union gehörigen oder von ihr verwalteten Bahnen 775 km. Diese verteilten sich auf die einzelnen Staaten, wie folgt:

Para	43 km,
Ceara	18 ,, ,
Pernambuco	16 ,, ,
S. Paulo	342 ,, ,
Parana u. S. Catharina	150 ,, ,
Minos Geraes	216 ,, ,
	775 km.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:54 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die Verteilung der Bahnen auf die einzelnen Staaten Brasiliens ist sehr verschieden (Tabelle 2). Weite Gebiete sind noch ganz ohne Bahnen. Das dichteste Eisenbahnnetz hat der Staat Sao Paulo (4 779 km). Er hat mehr Bahnen als die gesamten Nordstaaten (4 150 km). Die dem Staate gehörigen selbstverwalteten Bahnen (3 399 km, Tabelle 1 u. 2) liegen in den Mittelstaaten Rio de Janeiro, Sao Paulo, Minas Geraes und S. Catharina.

Tabelle 2.

1	2	3	4	5	6	7	8
Staat	Art der Bahn					1910 Bahnen im Betriebe	Summe
	S. s. km	S. v. km	B. m. km	B. o. km	P. km		
Amazonas	—	—	—	—	—	—	
Para	—	—	—	—	251	251	
Mazanhao	—	—	78	—	—	78	
Ceara	—	562	—	—	—	562	890
Piouhy	—	—	—	—	—	—	
Rio Grande de Norte	—	176	—	—	—	176	
Parahyba	—	334	—	—	7	341	
Pernambuco	—	591	—	141	242	974	
Alagaos	—	265	—	—	—	265	
Sergipe	—	—	—	—	—	—	
Bahia	—	974	43	—	491	1 508	3 260
Gogaz	—	—	—	—	—	—	4 150
Matto Grosso	—	—	—	—	—	—	
Minas Geraes	2 086	61	281	452	1 099	3 979	
Esperito Santos	—	—	446	142	—	588	
Rio de Janeiro	945	—	94	364	1 152	2 555	
Sao Paulo	252	—	802	746	2 979	4 779	11 900
Parana	—	416	569	—	43	1 028	
S. Catarina	116	—	50	—	30	196	
Rio Grande do Sul	—	1 792	175	—	—	1 967	3 190
Brasilien	3 399	5 171	2 538	1 845	6 294	19 240	19 240

S. s. = Staatsbahnen, selbstverwaltet.
S. v. = „ verpachtet.
B. m. = Bahnen, genehmigt von der Union mit Zinsgarantie.
B. o. = „ „ „ „ „ ohne „
P. = „ „ „ den einzelnen Staaten ohne Zinsgarantie.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:54 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die verpachteten Staatsbahnen (5 171 km) durchziehen die Nordstaaten und Südstaaten, während die mit Zinsgarantie ausgestatteten Bahnen sich in den verschiedensten Teilen Brasiliens, vorwiegend aber in den Mittelstaaten befinden. Hier liegen auch fast alle ohne Zinsgarantie gebauten Bahnen und der größte Teil der Privatbahnen.

Tabelle 2.

9	10	11	12	13	14	15
Größe des Staates qkm	Bahnen auf 1000 Einwohner km		Einwohner (1908)	Bahnen auf 1000 Einwohner km		Staaten
1 897 000	—	—	379 000	—	—	
1 149 700	0,218	0,53	568 000	0,500	0,470	
459 884	0,180		562 000	0,156		
104 250	5,400		886 000	0,620		
301 797	—	—	400 000	—	—	
57 485	3,060	5,50	279 000	0,640	0,675	Nord-
74 731	4,600		520 000	0,685		
128 395	7,600		1 310 000	0,820		staaten
58 491	4,550		785 000	0,380		
39 090	—	—	413 000	—	—	
426 427	3,550	3,55	2 287 000	0,720	0,720	
747 311	—	—	280 000	—	—	
1 378 036	—	—	142 000	—	—	
574 855	6,900	13,60	3 960 000	1,120	1,350	Mittel-
44 439	13,400		297 000	0,655		
68 982	37,500		1 826 000	1,960		staaten
290 876	16,500		3 397 000	1,600		
221 319	4,650	5,80	406 000	2,550	1,410	Süd-
74 156	2,650		353 000	0,490		
236 553	8,360		1 400 000	1,410		staaten
8 333 777	2,300	2,30	20 530 000	0,990	0,990	

Über die wichtigsten brasilianischen Bahnen und ihren seit 1908 erfolgten Ausbau gibt uns die nächste Zusammenstellung (Tabelle 3) einen Überblick. Den früheren Mitteilungen (Archiv f. Eisenb. 1910, S. 111) gegen über sind dabei einige wesentliche Änderungen eingetreten. So haben sich

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:54 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

in den Nordstaaten die Bahnen der Staaten Rio Grande do Norte, Pernambuco, Parahyba und Alagoas zu der Great Western zusammenge-

Tabelle 3.

1	2	3	4	5	6	7	8
Name der Bahn	1908 im Betriebe km	1910 im Betriebe km	Art der Bahn				
			S. s. km	S. v. km	B. m. km	B. o. km	P. km
Braganza Para	251	251	—	—	—	—	251
Cearabahnen	562	562	—	562	—	—	—
Great Western	1 426	1 451	—	1 310	—	141	—
Bahia a S. Francisco	206	206	—	206	—	—	—
S. Francisco	452	452	—	452	—	—	—
Central de Bahia	317	317	—	317	—	—	—
Nazareth a Santa Iguez	159	185	—	—	—	—	185
Bahia de Minas	376	376	—	—	—	—	376
Victoria de Minas	277	345	—	—	345	—	—
Leopoldina	2 470	2 484	—	—	187	892	1 405
Central de Brasil	1 764	1 764	1 764	—	—	—	—
Oeste de Minas	914	921	921	—	—	—	—
Minas de Rio	[1] 170	446	446	—	—	—	—
Sapucahy	532	532	—	—	—	—	532
Rio de Ouro	114	131	131	—	—	—	—
Sao Paulo	192	192	—	—	—	139	53
Paulista	1 057	1 114	—	—	—	270	844
Sorocobana	1 105	1 310	—	—	468	—	[2] 842
Magyana	1 351	1 380	—	—	281	268	831
Bauru Anhangahy	92	[3] 340	—	—	340	—	—
Dourado	86	103	—	—	—	—	103
Arazaquaza	106	135	—	—	—	—	135
Sao Paulo, Rio Grande	567	619	—	—	619	—	—
Parana	416	416	—	416	—	—	—
Viacao ferrea	1 624	1 792	—	1 792	—	—	—
Theresa Christina	116	116	116	—	—	—	—
Auarahim a Itaqui	176	176	—	—	176	—	—
Übrige Bahnen	777	1 124	21	116	122	135	730
Summe	17 605	19 240	3 399	5 171	2 538	1 845	6 287

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:54 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

schlossen. 1910 besaß die (englische) Gesellschaft 1 451 km Bahnen. Zum größten Teil sind es vom Staat verpachtete Privatbahnen.

Tabelle 3.

9	10	11	12
Eröffnung der ersten Strecke	Staat		Bemerkungen
—	Para		S. s. = Staatsbahn, selbstverwaltet.
30 Novbr. 1873	Ceara		S. v. = Staatsbahn, verpachtet.
9. Februar 1858	120 km Rio Grande de Norte		B. m. = Bahn genehmigt von der Union mit Zinsgarantie.
	732 „ Pernambuco	Nord-	B. o. = Bahn genehmigt von der Union ohne Zinsgarantie.
	334 „ Perabyba		P. = Bahn genehmigt von den einzelnen Staaten.
	265 „ Alagaos	Staaten	
28. Juni 1860	Bahia		
18. Novbr. 1880	„		
2. Dezbr. 1876	„		
—	„		
	142 km Bahia		
	234 „ Minas Gereas		
	Esperito Santos		
7. August 1864	1409 km Rio de Janeiro		
	903 „ Minas Geraes		
	172 „ EsperitoSantos		
29 März 1858	814 km Rio de Janeiro		
	717 „ Minas Geraes		
	233 „ Sao Paulo	Mittel-	
30. Septbr. 1880	Minas Geraes		
14. Juni 1884	„	Staaten	[1] Hat sich nach 1908 mit der Muzambinhobahn vereinigt, die zum Teil (86 km) mit und zum Teil (190 km) ohne Zinsgarantie genehmigt war.
	„		[2] Eigentum des Staates Sao Paulo, verpachtet.
	Rio de Janeiro		[3] Es ist sehr schnell gebaut seit 1908.
16. Februar 1867	Sao Paulo		
31. März 1872	„		
17. April 1873	„		
3. Mai 1875	Sao Paulo, Minas Geraes		
	Sao Paulo		
	„		
	„		
1 Januar 1900	569 km Parana		
	50 „ S. Catarina		
17. Novbr. 1883	Parana	Süd-	
7. März 1883	R. Grande do Sul	staaten	
	S. Catarina		
20. August 1887	R. Grande do Sul		

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:54 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Zur Verbindnug der Great Western mit den Bahnen des Staates Bahia ist neuerdings eine Bahn von Timbo nach Propria (344 km) im Bau. Bisher sind 100 km fertiggestellt. Die Bahn liegt im Staate Sergipe, der bisher noch ohne jede Eisenbahn war. Man plant ferner den Bau einer Eisenbahn, die von den Mittelstaaten aus die gesamten Nordstaaten durchziehen und Anschluß an alle anderen Bahnen erhalten soll. Sie soll ungefähr von Pirapora (2 500 km) nach Norden nach Para durchgeführt werden. Es werden aber wohl noch manche Jahre vergehen, bis diese Bahn gebaut ist. Anders steht es mit dem Ausbau der Nordwestbahn, die die Süd- und die Mittelstaaten Brasiliens mit den großen Strömen Parana und Paraguay (Corumba) und Bolivien verbinden soll. An der Bahn ist in den letzten Jahren sehr eifrig gebaut (vergl. Tabelle 3, die Baura-Anhangahy-Bahn). Der erste Teil reicht von Baura nach Itapura am Parana und mißt 437 km. Diese Strecke ist seit 1910 eröffnet. Sie genießt eine Zinsgarantie von 6 %, aber nur soweit die Kilometerkosten 38 000 ℳ (10 Contos) nicht übersteigen. Die zweite Strecke reicht von Itapura nach Porto Esperanza. Sie wird auf Kosten der Bundesregierung gebaut. Hier bieten die Sümpfe des Paraguay (40 km) ein großes Hindernis. Bisher wurden von Porto Esperanza 250 km und vom Parana (Itapura) aus 250 km vollendet. Das sind etwa 50 % der gesamten Teilstrecke (966 km). Der Staat hat es sich weiter angelegen sein lassen, den Bau der Sorocobanabahn zu fördern. In den Jahren 1908 bis 1910 ist die Bahn fast um 200 km verlängert. Gleichzeitig sind auch die Gleise der anschließenden Sao-Paulo-Rio-Grande-Bahn (Tabelle 3) weiter fortgeführt. Die Sao-Paulo-Rio-Grande-Bahn liegt weder im Staate Sao Paulo noch Rio Grande. Sie durchzieht die Staaten Parana und S. Catharina und hat ihren Namen davon, daß sie das wichtigste Bindeglied zwischen den Bahnen der beiden genannten Staaten darstellt. Ihre Linien sind jünger, als die der bisher besprochenen Bahnen. Die erste Strecke wurde 1900 eröffnet. An der Bahn (1 m Spur) ist in den letzten Jahren eifrig gearbeitet. Man strebt mit allen Kräften dahin, die seit langem gewünschte Bahnverbindung der Süd- und Mittelstaaten zu erreichen. 1910 umfaßte die Sao-Paulo-Rio-Grande-Bahn 619 km. Sie ist Eigentum einer Privatgesellschaft, aber mit Zinsgarantie der Union gebaut und wird, sobald die Verbindung mit den Bahnen von Rio Grande und dadurch auch mit Uruguay erreicht ist, bei zweckmäßigen Tarifen eine große Umwälzung des Verkehrs zwischen den Süd- und Mittelstaaten, die bisher nur auf den Seeverkehr angewiesen waren, hervorrufen. Ihre Bedeutung erkennt man daraus, daß die Mittelstaaten auf die Einfuhr von Nahrungsmitteln ange-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:54 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

wiesen sind, die sie in erster Linie aus Argentinien, Uruguay und den Südstaaten erhalten und nach Fertigstellung der Bahn zum großen Teil direkt mit der Bahn beziehen können. An die Sao-Paulo-Rio-Grande-Bahn schließt die seit einigen Jahren gegründete Compagnia auxiliare an (s. Tab. 3 viacao ferrea). Sie durchzieht die Gebiete des Staates Rio Grande do Sul und umfaßte 1910 (1. I. 1909) nicht weniger als 1792 km. Ende 1910 (1. Jan. 1911) hatte sie eine Ausdehnung von 2 159 km. Sie hat also im Jahre 1910 um 367 km zugenommen. Die Bahngesellschaft ist die drittgrößte Brasiliens. Ihre Linien gehören dem Staate, waren aber bis vor kurzem an eine belgische Gesellschaft verpachtet. Im Jahre 1910 ist die Leitung in amerikanische Hände übergegangen. Das Direktorium hat es sich zur Aufgabe gestellt, die Eisenbahnen Süd- und Mittelbrasiliens zu einer mächtigen Gruppe zu vereinigen. Die Bahn arbeitet mit Überschuß. Das Anlagekapital verzinst sich mit über 6 %. Auf ihren Linien wird sich nach Fertigstellung der Verbindung mit Sao Paulo und Uruguay ein wesentlicher Umschwung vollziehen. Das wichtigste Bindeglied, das hier noch fehlt, ist die Überbrückung des Uruguay. Nach Fertigstellung der Bahn wird man die 2 750 km lange Strecke von Porto Alegre nach Rio de Janeiro in 96 Stunden zurücklegen können. Die Verbindung Porto Alegres mit Montevideo ist bereits durch Ausbau der fehlenden Strecke von P. Cacequi nach S. Anna da Livramento hergestellt. Seit Eröffnung der Strecke geht von Porto Alegre jeden Wochentag morgens 7 Uhr ein Zug ab, der Santa Maria um 7 Uhr abends erreicht. Am anderen Morgen (8,30 Uhr) wird die Fahrt über Cacequi nach Livramento fortgesetzt. Der Zug kommt dort abends 7 Uhr an. Man setzt dann am folgenden Tage die Reise fort und erreicht in ununterbrochener 48 stündiger Tag- und Nachtfahrt Montevideo. Die Fahrt von Porto Alegre bis Montevideo dauert also 3 Tage. Man braucht demnach noch ebensoviel Zeit wie mit dem Schiff. Die Tarife der Compagnia auxiliare (viacao ferrea) sind sehr hoch. Sie werden zurzeit (1911) einer Revision unterzogen. Die Gesellschaft ist bemüht, ihr Bahnnetz immer weiter auszubauen. Letzthin (1910) sind Verhandlungen zwischen dem Verkehrsministerium und der Bahngesellschaft zum Abschluß gekommen, wonach bis zum Jahre 1915 830 km neue Eisenbahnen gebaut werden sollen. Von den Kosten bezahlt die Bundesregierung die eine Hälfte und die Bahngesellschaft die andere.

Entsprechend den früheren Ausführungen im Archiv (1910, Seite 118 bis 123) mögen nun noch einige neuere Zusammenstellungen über die Bau- und Betriebsverhältnisse und die finanzielle Lage der wichtigsten brasilianischen Bahngesellschaften folgen (Tabelle 4 bis 6).

Generated on 2019-07-31 15:54 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Tabelle 4.

Bauverhältnisse einiger brasiliani-

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Name der Bahn	im Betriebe	im Bau	in Vorarbeit	Summe 2—4	Spurweite 1,6 m	Spurweite 1,067 m	Spurweite 1,0 m	Spurweite 0,76 m	stärkste Neigung	
										Länge
	Kilometer				Kilometer				m	km
Cearabahn	562	—	—	562	—	—	562	—	0,020	1,191
Great Western	1 285	—	—	1 285	—	—	1 285	—	0,032	0,050
Bahia a S. Francisco .	206	—	—	206	123	—	83	—	0,012	19,26
S. Francisco	452	—	100	552	—	—	452	—	0,018	15,00
Central de Bahia . . .	317	—	304	621	—	317	—	—	0,033	8,39
Victoria de Minas . .	276	86	145	507	—	—	276	—	0,025	28,76
Central de Brasil . . .	1 764	102	38	1 904	1 003	—	761	—	0,028	12,544
Oeste de Minas	915	274	—	1 189	—	—	226	689	—	—
Minas de Rio	418	35	—	453	—	—	418	—	0,030	20,508
Rio de Ouro	131	—	—	131	—	—	131	—	—	—
Sao Paulo	139	—	—	139	—	—	139	—	0,025[1]	1,898
Bauru a Anhangahy .	301	43	96	440	—	—	301	—	0,020	30,76
Sao Paulo-Rio Grande	567	458	336	1 361	—	—	567	—	0,030	2,676
Parana	416	—	—	416	—	—	416	—	0,030	22,80
Viacao ferrea	1 624	544	—	2 168	—	—	1 624	—	0,030	21,052
Theresa Christina . .	116	—	—	116	—	—	116	—	0,020	3,333
Quarahim a Itaqui . .	176	—	—	176	—	—	176	—	0,021	0,360

[1]) Auf 12 km 776 m Steigung (Seilbahn).

[2]) Zweigleisiger Tunnel.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:54 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Tabelle 4.

schen Bahnen im Jahre 1908.

12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
Überwege			Längste Brücke	Spannweite	Tunnel			Zahl der Stationen	Mittlere Entfernung	Höchster Punkt der Bahn	Niedrigster Punkt der Bahn	Staaten
in Schienenhöhe	unter- und überführt	Summe			Zahl	Gesamtlänge m	Längster Tunnel m					
68	2	70	200	63,3	—	—	—	38	15	233	5	
136	25	161	238	57,0	17	2 190	260	108	12	648	2	Nord-
136	3	139	512	21,5	3	558	263	24	8,5	138	5	staaten
50	50	100	51	50,0	—	—	—	20	22	665	137	
48	46	92	366	90,0	1	65	65	22	14	295	16	
—	—	—	105	40,0	—	—	—	16	17	125	2	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 338	5	
—	—	—	180	62,0	—	—	—	53	17	1 020	506	
247	—	247	150	50,0	60	1 125	997	29	14	1 062	514	Mittel-
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	70	2	staaten
24	11	35	198	75,0	14	1 944	594 [2]	27	5	814	2	
47	—	47	21	20,0	—	—	—	14	21	491	311	
98	1	99	425	100,0	—	—	—	17	33	1 206	757	
51	2	53	150	70,0	14	1 733	420	25	17	952	5	Süd-
442	14	456	280	119,0	—	—	—	93	17	673	7	staaten
37	6	43	1 400	53,0	—	—	-	8	14	111	—	
18	—	18	1 202	68,0	—	—	—	7	25	118	70	

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:54 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Tabelle 5.

Betriebsergebnisse einiger brasiliani-

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Namen der Bahn	im Betriebe km	Zahl der Lokomotiven	Zahl der Personenwagen	Zahl der Post- und Gepäckwagen	Zahl der Güterwagen	Züge im Jahre für Personen	für Personen und Güter	für Güter	Summe
Cearabahnen	562	37	45	7	221	710	1 350	570	2 620
Great Wes ern	1 285	110	150	33	1 476	120	13 800	6 580	20 500
Bahia a S. Francisco .	206	25	42	18	476	30	3 120	540	3 690
S. Francisco	452	29	24	7	300	.	420	700	1 120
Central de Bahia . . .	317	22	63	8	490	20	1 570	540	2 130
Victoria de Minas . .	276	9	11	3	62	.	870	70	940
Central de Brasil . . .	1 764	337	456	60	2 919	.	.	.	.
Oeste de Minas . . .	915	47	46	11	326	450	3 240	1 270	4 960
Minas de Rio	418	33	34	17	270	730	1 120	3 100	5 150
Rio de Ouro	131	16	18	.	.	.	.	.	.
Sao Paulo	139	85	96	32	3 105	10 780	.	15 020	25 800
Bauru a Anhangahy .	301	8	7	2	65	.	560	120	680
Sao Paulo-Rio Grande	567	14	12	5	142	10	840	520	1 370
Parana	416	24	26	15	401	80	2 100	8 400	10 580
Viacao ferrea	1 624	169	94	19	1 492	140	9 440	10 900	20 480
Theresa Christina . .	116	7	8	6	189	70	510	60	640
Quarahim a Itaqui . .	176	8	10	2	114	20	650	90	760

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:54 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Tabelle 5.

schen Bahnen im Jahre 1908.

11	12	13	14	15	16	17	18
Zugkilometer im Jahre	Zahl der beförderten Personen im Jahre	Summe der beförderten Güter im Jahre £	1000 Personenwagenachskm im Jahre	1000 Güterwagenachskm im Jahre	Summe in 1000	Auf 1 km beschäftigter Personen	Bahnen
303 000	104 000	71 000	2 450	8 684	11 034	1,65	
1 269 000	1 649 000	600 400	13 473	39 078	52 551	2,10	
283 000	360 000	84 000	2 293	7 580	9 873	3,55	der Nordstaaten
239 000	20 000	21 000	2 390	18 844	21 234	1,45	
172 000	47 000	31 000	1 050	4 304	5 354	1,87	
160 000	37 000	15 000	1 231	2 378	3 609	1,41	
8 463 000	23 335 000	1 043 000	189 190	890 275	1 079 465	7,1	
755 000	102 000	52 000	4 082	19 449	23 531	1,43	
540 000	96 000	74 000	1 870	16 399	18 269	3,61	der Mittelstaaten
.	.	.	.	.	.	.	
2 110 000	1 618 000	1 835 000	26 788	102 872	128 660	30,28	
97 000	19 000	8 800	480	1 430	1 910	1,16	
246 000	47 000	39 400	1 276	6 048	7 324	1,23	
542 000	131 000	187 000	2 327	12 262	14 589	1,72	
2 356 000	467 000	313 000	11 764	81 276	93 040	1,63	der Südstaaten
46 000	12 000	9 000	.	1 474	1 474	1,91	
70 000	14 000	12 000	370	1 711	1 711	0,64	

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:54 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Tabelle 6.

Finanzielle Lage einiger brasiliani-

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Name der Bahn	Art der Bahn	1908 im Betriebe km	Einnahmen in % ausgedrückt			Einnahmen		Ausgaben
			Personenverkehr	Güterverkehr	Sonstige Einnahmen	im ganzen ℳ	für 1 km ℳ	im ganzen ℳ
Cearabahnen	S. v.	562	18,9	63.7	13,4	1 880 000	3 380	1 250 000
Great Western	S. v.	1 285	25,3	64,0	10,7	7 050 000	5 550	5 450 000
Bahia a S Francisco .	S. v.	206	41,2	44,0	15,8	1 435 000	8 200	1 330 000
S. Francisco	S. v.	452	13,1	77,6	9,3	1 320 000	2 930	1 100 000
Central de Bahia . . .	S. v.	317	16,7	73,6	9,7	990 000	3 120	920 000
Victoria de Minas . .	B. m.	276	20,1	71,8	8,1	705 000	2 550	770 000
Leopoldina	[1]	[2]2 470	—	—	—	24 500 000	10 000	17 000 000
Central de Brasil . . .	S. s.	1 764	35,2	50,6	14,2	36 800 000	21 000	40 100 000
Oeste de Minas . . .	S. s.	915	15,7	70,1	14,2	2 800 000	3 060	2 660 000
Minas de Rio	S. s.	418	11,1	56,8	30,1	2 400 000	4 750	1 660 000
Rio de Ouro	S. s.	131	23,7	50,4	25,9	545 000	4 120	715 000
Sao Paulo	B. o.	139	8,4	86,9	4,7	32 000 000	272 000	19 500 000
Paulista	[1]	1 057	10,7	83,5	5,8	28 200 000	30 500	13 000 000
Sorocobaha	[1]	1 105	14,4	72,0	13,4	15 400 000	13 200	8 650 000
Magyana	[1]	1 351	10.0	81,5	8,5	21 800 000	16 100	11 200 000
Bauru a Anhangahy .	B. m.	301	40,8	32,4	6,8	212 000	700	490 000
Sao Paulo-Rio Grande	B. m.	567	28,9	61,0	10,0	1 100 000	1 920	1 070 000
Parana	S. v.	416	11,5	84,3	4,2	5 150 000	12 400	1 880 000
Viacao ferrea	S. v.	1 624	20,1	63,8	16,1	9 900 000	6 050	5 700 000
Theresia Christina . .	S. s.	116	33,3	54,9	21,8	148 000	1 290	430 000
Quarahim a Itaqui . .	B. m.	176	31,8	40,8	27,4	247 000	1 410	275 000

S. s. = Staatsbahnen, selbstverwaltet.
S. v. = „ verpachtet.
B. m. = Bahnen, genehmigt von der Union mit Zinsgarantie.
B. o. = „ „ „ „ „ ohne „
P. = „ „ „ den einzelnen Staaten ohne Zinsgarantie.

Generated on 2019-07-31 15:54 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Tabelle 6.

schen Bahnen im Jahre 1908.

10	11	12	13	14	15	16	17
Ausgaben	Überschuß		Betriebskoeffizient	Anlagekapital		Verzinsung	Lage der Bahn
für 1 km ℳ	im ganzen ℳ	für 1 km ℳ	%	im ganzen ℳ	für 1 km ℳ	%	
2 220	630 000	1 160	66	32 000 000	57 000	2,0	
4 200	1 600 000	1 350	78	—	—	6,0	Nord-
6 500	105 000	1 700	92	23 200 000	114 000	0,1	staaten
2 430	220 000	500	83	25 500 000	57 000	0,9	
2 900	70 000	220	93	17 000 000	53 500	0,1	
2 770	— 65 000	— 220	109	30 500 000	114 000	—	
6 850	7 500 000	3 150	69	—	—	3,5	
22 800	— 3 300 000	— 1 800	106	392 000 000	114 000	—	
2 900	140 000	160	95	—	—	—	
3 960	740 000	790	69	—	—	—	Mittel-
5 450	— 170 000	— 1 330	130	5 150 000	40 000	—	staaten
148 000	12 500 000	124 000	54	195 000 000	1 580 000	9,0	
14 000	15 200 000	16 500	46	154 000 000	145 000	10,0	
6 500	6 750 000	6 700	49	120 000 000	108 000	6,0	
11 800	10 600 000	4 300	45	95 000 000	88 500	11,0	
1 640	— 278 000	— 940	230	20 600 000	69 000	—	
1 880	30 000	40	97	37 500 000	66 000	0,1	
4 550	3 270 000	7 850	37	25 800 000	63 000	12,0	Süd-
3 550	4 200 000	2 500	58	53 200 000	33 000	7,0	staaten
3 750	— 282 000	— 2 460	290	7 000 000	60 000	—	
2 670	— 28 000	— 1 260	112	10 000 000	61 000	—	

[1]) Siehe Tabelle 1.

[2]) Ohne die 141 km Bahn ohne Zinsgarantie.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:54 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Kleine Mitteilungen.

Verkehrswesen in Alaska.[1]) Die Verkehrsstraßen Alaskas lassen sich einteilen in sogenannte „Trails", d. h. Pfade, die nur von Menschen, nicht aber von Pferden oder Hundeschlitten benutzt werden können; „Horse-Trails", d. h. Pfade, die von Reitern zu Pferde oder von Hundeschlitten mit kleiner Bespannung (nur zwei Hunde statt 8, 12, 16 oder 20) benutzt werden können; „Wagon-Roads", d. h. breite, für Wagen, die mit Pferden bespannt sind, benutzbare Wege; „Winter-Sled-Roads" für Schlitten, die mit ein oder zwei Pferden oder mit mehr als zwei Hunden bespannt sind; natürliche Wasserwege und Eisenbahnen.

Nach dem letzten Berichte des Gouverneurs von Alaska für das Jahr 1910 hatte das Territorium Alaska an L a n d w e g e n 720,39 Meilen Wagon-Road, 470,75 Meilen Winter-Sled-Road, 551,56 Meilen Horse-Trail und 755 Meilen Trail. Der Bau und die Unterhaltung dieser rund 2500 Meilen hat etwa 1 587 500 $ gekostet; das macht für eine Meile (1,6 Kilometer) 635 $ oder 2680 ℳ. Trotz dieser hohen Aufwendungen sind die Wege oft kaum auffindbar, geschweige denn passierbar. Wagon-Roads unterscheiden sich von den Horse-Trails nur dadurch, daß sie in einer größeren Breite durch den Wald ausgehauen sind, daß ab und zu Bäume gefällt und die gefällten Stämme beiseite geräumt worden sind, und daß besonders starke Steigungen möglichst vermieden werden. Irgendeine Schotterung findet nicht statt. Wo Brücken über Bäche und kleinere Flüsse führen, sind sie notdürftig aus Holz zusammengezimmert und machen einen so baufälligen Eindruck, daß man kaum wagt, sie zu Fuß zu überschreiten. Kurz, diese Wagon-Roads, die besten Landwege, eignen sich nicht besonders für den Frachtenverkehr. Noch viel weniger die einfachen Trails, die ganz roh durch den Wald gehauen und häufig nicht einmal so ausgetreten sind,

[1]) Vgl. Berichte für Handel und Industrie Heft 7 vom 14. Juli 1912, S. 510 ff.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 16:00 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

daß man ihnen mühelos folgen kann. Oft führen sie außerdem über lange, vier und mehr Fuß im Durchmesser starke Baumstämme hinweg, die seit undenklicher Zeit quer über dem Trail liegen; Horse-Trails unterscheiden sich im allgemeinen von den einfachen Trails nur dadurch, daß von den gefällten, quer über den Weg gefallenen Baumstämmen wenigstens der den Pfad versperrende Teil herausgesägt worden ist. Beide Arten von Trails führen in der Regel über Stock und Stein quer durch den Busch und sind nur zu verfolgen an der Hand der mit der Axt in die Bäume geschlagenen Zeichen (blazes). Sie kommen für einen auch nur mäßigen Frachtenverkehr nicht in Frage. Die Sled-Roads sollen im Winter die einzige Möglichkeit bieten, um Waren aus den Seehäfen in das Innere zu befördern, sofern die eisernen Pfähle, mit denen sie abgesteckt sind, nicht vom Schnee verschüttet sind, was auch dann und wann vorkommen soll. Jedenfalls werden alle Maschinen oder andere schwere Frachten, die in das Innere des Landes geschafft werden sollen, im Winter stets über die Sled-Roads auf Hundeschlitten transportiert. Die beste Sled-Road führt von Valdez nach Fairbanks und von da nach Nome; diesen Weg benutzt auch die Post oft im Winter.

Natürliche Wasserstraßen sind Binnenseen, wie z. B. der Kenai-Lake, oder Meerarme, wie z. B. der Turnagain-Arm oder die Meerarme durch die Inselgruppen bei Ketchikan und einige wenige Flüsse, vor allem der gewaltige Yukon-Strom und sein Hauptnebenfluß, der Tanana-River, ferner der Susitna-Strom, der Bering-River und der Stikine-River. Der in die Kontroller-Bai sich ergießende Bering-River ist bis zu dem ihm 18 Meilen oberhalb der Mündung von Norden zufließenden Stillwater Creek für größere, aber flachgehende Gasolin- oder Dampfboote schiffbar. Alle übrigen Flüsse Alaskas, und insbesondere des Südwestens, sind nur in beschränkter Weise für den Frachtenverkehr auszunutzen, indem nämlich Waren in leichte, ganz flachgehende Ruderboote verpackt flußabwärts gerudert und flußaufwärts gezogen werden. Für einen ausgedehnten Frachtenverkehr kann eine solche Beförderung natürlich nicht in Frage kommen. Doch auch die verhältnismäßig kleinen Gasolin-Motorboote lassen nur einen beschränkten Warenverkehr zu, weil sie zu klein und nicht seetüchtig genug sind.

Als einzig mögliche und den modernen Anforderungen entsprechende Verkehrsstraße bleibt, wie überall bei der Erschließung neuer Länder, nur die Eisenbahn übrig.

Im ganzen gab es 1911 im Territorium 526 Meilen Schienenstränge, die sich auf sechs verschiedene Eisenbahnstrecken verteilen, nämlich die Copper River & Northwestern Railroad von Cordova nach Kennecott mit 196 Meilen, die Alaska Northern Railroad von Seward nach Kern Creek

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:56 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

mit 71 Meilen, die Tanana Valley Railroad von Fairbanks nach Chatanika mit 46 Meilen, die Seward Peninsula Railroad von Nome nach Shelton mit 86 Meilen, die White Paß & Yukon Railroad von Skagway nach Whitehorse am Yukon-River mit 112 Meilen und schließlich die Yakutat & Southern Railroad von Yakutat nach dem Situk-River mit 15 Meilen. Von diesen Eisenbahnen haben nur die erstgenannten beiden die Vollspur, während die letzteren vier schmalspurig sind. Von Bedeutung sind auch nur die Copper River & Northwestern Rd. und die Alaska Northern Rd., vielleicht auch noch die White Paß & Yukon Rd., erstere beiden für den Südwesten, letztere für den Südosten Alaskas, die übrigen drei Bahnen dienen ausschließlich Privatinteressen und kommen schon deshalb für den Verkehr als allgemeine Transportmittel nicht in Betracht.

Die älteste Eisenbahn Alaskas ist die ‚White Paß & Yukon Rd.', die in den Jahren 1898/99 von englischen Kapitalisten gebaut und seit Ende 1899 in Betrieb ist. Seit 1906 sind dann die übrigen Bahnen gebaut und in Betrieb genommen worden. Das Fehlen eines Systems für den Bau von Eisenbahnen macht sich überall bemerkbar, da die Bahnen in erster Linie gebaut worden sind, um Privatinteressen eines Konsortiums von Geschäftsleuten zu dienen.

Die Alaska Northern Rd. hat in ihrem gegenwärtigen Zustand nur deshalb noch eine Bedeutung, weil ihre 71 Meilen lange Strecke von Seward bis nach Kern Creek den Anfang einer sogenannten Trunk Line bilden kann, die von einem Hafen des auch im Winter klimatisch gemäßigten südwestlichen Alaska, sei es nun Cordova oder Seward, über Fairbanks in das Tal des Yukon-Flusses und an diesem entlang westlich bis nach St. Michael am Bering-Meer führen soll und in absehbarer Zeit gebaut werden muß, wenn an dem Gedanken einer Erschließung Alaskas für den Welthandel festgehalten werden soll. Der Bau der Alaska Northern Rd. wurde von einem Bank-Konsortium in Vancouver, B. C., bereits im Jahre 1906 in Angriff genommen; die Arbeiten kamen aber im Jahre 1909 zum Stillstand, weil die Unternehmer liquidieren mußten. Bis dahin waren nur 71 Meilen der Bahn fertiggestellt, die in Betrieb genommen wurden. Der Weiterbau ist bisher nicht wieder aufgenommen worden.

Dem gewöhnlichen Personen- und Frachtenverkehr gemeinsam dient auf dieser Bahn ein nach Art der elektrischen Straßenbahnwagen gebauter Wagen, der von einem Gasolinmotor getrieben wird. Der Führer steht in der Gepäck- und Frachtabteilung des Wagens, die kaum Raum genug bietet für das Gepäck aller Reisenden, falls der Wagen voll besetzt ist, geschweige denn für Frachten. Einen Klassenunterschied für Reisende gibt es nicht. Die Einnahmen der Bahn sollen die Löhne der wenigen Angestellten gerade decken; der Verkehr ist gering; die Betriebssicherheit

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 16:00 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

ist vielfach nicht gewährleistet, z. B. haben sich die Schienen an vielen Stellen so sehr gesenkt, daß der mit einer Geschwindigkeit von höchstens 13 Meilen in der Stunde fahrende Wagen häufig gefährdet scheint. In seltenen Fällen wird ein Sonder-Frachtzug aus zwei offenen Güterwagen und einer mit Kohlen heizbaren Lokomotive zusammengestellt und mit etwa 6 Meilen Geschwindigkeit vorsichtig über die Strecke gefahren. Sowohl die Güterwagen als auch die wenigen Lokomotiven sind alt und von der Copper River & Northwestern Rd. als ausrangiert billig erworben. In ganz Alaska wird, da die eigenen riesigen Kohlenschätze noch nicht gehoben werden können, eine British Columbia-Kohle von Nanaimo als die billigste der erhältlichen Kohlen gebrannt. Da indessen die Tonne auch von dieser Kohle der Alaska Northern Rd. in Seward auf 12,50 $ zu stehen kommt, so ist es begreiflich, daß der Betrieb mit Kohlen auf das allernotwendigste eingeschränkt wird. Es ist sicher, daß die Gesellschaft, die einst eine bessere Bahnverbindung zwischen Seward und Fairbanks bauen und hierfür die bereits bestehende Bahnstrecke der Alaska Northern Rd. benutzen will, diese Strecke zunächst völlig umbauen und brauchbar für den Verkehr schwerer Frachtzüge machen muß. Der einzige Vorteil, den die Benutzung der Strecke bieten würde, besteht in der fertigen Nivellierung und in einigen guten Viadukten, die natürlich aus Holz gebaut sind.

Ganz anders steht es um die von dem kapitalkräftigen Alaska-Syndikat, dessen bedeutendste Vertreter die bekannten Guggenheims und Morgans sind, für rund 20 Millionen Dollars gebaute Copper River & Northwestern Rd., die heute Cordova mit dem 196 Meilen nordöstlich liegenden Kennecott verbindet und später vielleicht von Chitina über Copper-Center entweder direkt den Copper-River aufwärts in das Tal des Tanana-River bis nach Fairbanks, oder aber indirekt durch die Täler des Matanuska- und Susitna-Flusses nach dem Yukon-Flusse über Fairbanks weitergeführt werden wird.

Mit dem Bau der Copper River & Northwestern Rd. ist im Jahre 1906 begonnen, aber erst 1911 ist die Strecke bis Kennecott als Endpunkt fertiggestellt worden. Infolge der großen technischen Schwierigkeiten, die sich dem Bahnbau in Form von bröckelnden Felsen, Gletschern und Sumpfland entgegenstellten, hat der Bau eine verhältnismäßig lange Zeit in Anspruch genommen und ist dem Alaska-Syndikat sehr teuer zu stehen gekommen, nämlich auf rund 102 000 $ für die Meile. Eine der Hauptschwierigkeiten bildete die Überbrückung des etwa 400 Meter breiten Flußbetts des Copper-River bei Miles-Glacier. Die von dem oberhalb der Brücke gelegenen Gletscher losbrechenden gewaltigen Eisblöcke drohten jeden Versuch einer Überbrückung sofort zu vereiteln. Das Problem ist schließlich durch riesige, aus Beton etwa 30 Meter oberhalb vor jedem Brücken-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 16:00 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

pfeiler aufgeführte Eisbrecher sowie durch besonders starke Konstruktion der auf Zementpfeilern ruhenden Stahlbrücke gelöst worden. Die Kosten allein dieser Brücke sollen 2 Millionen Dollars betragen haben.

Die Bahnstrecke selbst ist gut gebaut, wenngleich eine Fahrgeschwindigkeit von 14 Meilen in der Stunde von schweren Frachtzügen in der Regel nicht überschritten werden darf. Das Wagen- und Maschinenmaterial scheint vorzüglich zu sein; die Personenwagen sind nach Art der „Standard-Car" der amerikanischen Eisenbahnen eingerichtet, nur mit etwas mehr Raum und Bequemlichkeit, haben aber wie jene keine Klassenunterschiede. Die Fahrtdauer von Cordova bis Kennecott beträgt durchschnittlich 14 Stunden. Bis Mitte des Jahres 1911 noch wurde die Bahn ausschließlich mit Kohlen betrieben, und zwar mit British Columbia-Kohle von Nanaimo, die der Bahnverwaltung in Cordova 11 bis 12 $ die Tonne kostet. Mit Rücksicht auf diese fast unerschwinglichen Kohlenpreise soll der Betrieb mit kalifornischem Öle eingeführt werden; einige für Ölheizung eingerichtete Lokomotiven sind bereits vorhanden. Infolge der teuern Kohlen wurde der Bau der Bahn im Sommer 1910 auch unterbrochen, nachdem ihr Hauptzweck, die Verbindung der ebenfalls dem Alaska-Syndikat gehörenden Bonanza-Kupferminen bei Kennecott mit Cordova als Verschiffungshafen für das Erz erreicht war.

Die hohen Bau- und Unterhaltungskosten haben auch auf dieser Bahnstrecke zu außergewöhnlich hohen Personenpreisen und Güterfrachten geführt. Während der Reisende den Einheitspreis von 12 Cents für die Meile zu zahlen hat, unterscheiden sich die Frachtsätze je nach der Art der in 6 Klassen eingeteilten gewöhnlichen Frachtgüter. Für 100 Pfund der ersten Klasse bezahlt man von Cordova bis Kennecott 3,50 $ und für 100 Pfund der letzten Klasse 2,21 $; unter Umständen erhöhen sich diese Sätze auf 5,71 und 3,61 $. Je kürzer die Entfernung, desto höher ist verhältnismäßig die Fracht. Für Gebrauchsgegenstände zum Bergwerksbetrieb usw. bestehen besondere, erheblich billigere Sätze. Für den Transport von Vieh kann man nur einen ganzen Wagen mieten, der von Cordova bis Kennecott 200 bis 250 $ kostet. Die Personen- und Güterbeförderung im südwestlichen Alaska ist also ganz außerordentlich kostspielig. In Südost-Alaska ist es nicht besser. Die Skagway und Whitehorse verbindende Yukon Rd. & White Paß führt zwar nur zu ihrem kleinsten Teile durch Gebiet Alaskas, aber sie ist die einzige Bahn, die für Südost-Alaska in Frage kommt, und auch diese Bahn läßt sich von den Reisenden 20 Cents für die Meile und für gewöhnliche Frachtgüter bis zu 60 Cents für die Tonne und Meile bezahlen.

Es schweben ferner noch eine ganze Anzahl Eisenbahn-Projekte in der Luft, von denen jedoch noch keines festere Formen angenommen hat.

Generated on 2019-07-31 16:00 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Das erste, natürlichste und auch notwendigste Projekt ist der Bau einer durch das Innere Alaskas führenden und das Bering-Meer mit einem eisfreien Hafen Südwest-Alaskas verbindenden großen Eisenbahnlinie entweder von Seward oder von Cordova über Fairbanks nach St. Michael. Eine solche Linie kann — darüber ist man sich in allen amerikanischen Kreisen einig — nur vom Großkapital gebaut werden, entweder von der Regierung selbst oder von einem Konsortium reicher Geschäftsleute unter dem Schutze der Regierung, indem letztere die auszugebenden Bonds garantiert. Einige glauben fest an die Rentabilität der projektierten Bahn und wünschen deshalb, daß die Regierung die Bahn baut; meist aber wird die Rentabilität bezweifelt und man glaubt, der Regierung den Bau nicht zumuten zu dürfen. Eine Unterstützung der Bahn durch die Regierung durch Gewähr einer Zinsbürgschaft für etwa 15 Millionen Dollars hält man mit Rücksicht auf die Reichhaltigkeit der Kohlenfelder sowohl im Matanuska-Tale wie auch am Bering-River wohl für zulässig. Diese Lösung der Frage wird nach Zeitungsnachrichten von der Regierung dem Kongreß vorgeschlagen werden.

Alle übrigen Projekte haben nur lokale Bedeutung; einige von ihnen sind allerdings für die Erschließung und den Abbau der Kohlenfelder auch im allgemeineren Sinne wichtig. Eines dieser Projekte ist, die Strecke der Alaska Northern Rd. von ihrem jetzigen Endpunkt Kern-Creek am Turnagain-Arm weiterzuführen bis zur Mündung des Matanuska-Flusses und dann diesen aufwärts bis nach Chickaloon-Camp. Diese Bahnstrecke ist für eine gewinnbringende Ausbeutung der Matanuska-Kohlenfelder unerläßlich. Von ähnlicher Bedeutung sind die in Aussicht genommenen Eisenbahnverbindungen zwischen Katalla und dem 11 Meilen nordöstlich gelegenen Bering-Lake und zwischen der Kontroller-Bai und den 18 Meilen nördlich am Bering-River gelegenen Kohlenfeldern. Vielleicht verdienen auch noch zwei Pläne der Copper River & Northwestern Rd. Beachtung, von denen eines den Bau einer etwa 55 Meilen langen Strecke von Cordova nach den Bering-River-Kohlenfeldern und das andere die Ausdehnung der schon bestehenden Linie Cordova—Kennecott von Kennecott nach Osten bis in das Tal des White River, eine etwa 60 Meilen lange Strecke, vorsieht. An eine Ausführung solcher Pläne würde man aber voraussichtlich nicht eher denken, als bis die Frage einer Reform der Gesetzgebung über Landerwerb zu Bergbauzwecken eine befriedigende Lösung gefunden hat, die eine Erschließung der Kohlenfelder am Matanuska und Bering-River ermöglicht. Mit technischen Schwierigkeiten dürfte keines der Projekte zu kämpfen haben.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:56 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die Eisenbahnen in Algier und Tunis am 31. Dezember 1908[1].

1. Algier.

Am 31. Dezember 1908 waren im Betrieb:

I. Eisenbahnen für den öffentlichen Verkehr:

a)	die der Paris-Lyon-Mittelmeer-Eisenbahngesellschaft gehörenden Linien	513 km
b)	Ostalgerische Eisenbahngesellschaft	887 „
c)	Westalgerische „	398 „
d)	Bône-Guelma-Eisenbahn und Abzweigungen auf algerischem Gebiet	436 „
e)	Französisch-algerische Eisenbahngesellschaft	[2]) 968 „
f)	Mokta-El-Hadit-Eisenbahn	33 „
		3 235 km

gegen 3 192 im Vorjahre.

Davon waren 16 km zweigleisig.

II. Lokalbahnen:

a)	Mostaganem—La Macta[3])	30 km	151 km
b)	Aïn-Mokra—St. Charles	66 „	
c)	Aïn-Beïda—Khenchela	55 „	

gegen 162 km[2]) im Vorjahre.

III. Industriebahnen:

a)	nach dem algerischen Salzwerk	21 km	28 km
b)	nach den Minen von Kef-oum-Théboul . . .	7 „	
	insgesamt	. . . 1908 .	3 414 km

Im Bau waren zu I = 40 km und in Vorbereitung befanden sich 158 km.

An Trambahnen standen am Jahresschluß 339 km mit Spurweiten von 0,60, 1,00, 1,05 und 1,44 m im Betrieb gegen 334 km im Vorjahre. Weitere 303 km befanden sich in Vorbereitung.

---

[1]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1911 S. 1287 ff. Die Angaben sind der vom französischem Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegebenen Statistique des chemins de fer français au 31 Décembre 1908, second volume, Paris 1911, entnommen.

[2]) Die Bahn Oran—Arzew (43 km) ist am 17. März 1908 aus dem Lokalbahnnetz ausgeschieden und dem Hauptbahnnetz angeschlossen worden, daraus ergibt sich für die Eisenbahnen zu I eine Vermehrung und für die Eisenbahnen zu II eine Verminderung gegen das Vorjahr.

[3]) Eröffnet am 20. September 1908.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:56 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

2. Tunis.

Die Länge der auf tunesischem Gebiet im Betrieb befindlichen (der Bône-Guelma-Eisenbahngesellschaft gehörenden) Bahnstrecken betrug am Ende des Jahres 1908: 1 068 km gegen 945 km im Vorjahre.

Im Bau befanden sich 455 km, in Vorbereitung 42 km.

Ferner standen 243 km Industriebahnen mit 1,00 m Spur im Betrieb, 117 km befanden sich in der Bauausführung und 60 km in Vorbereitung.

3. Betriebsergebnisse des algerisch-tunesischen Eisenbahnnetzes im Jahre 1908.

Es betrug:		1907	1908
Betriebslänge am Jahresschluß:			
a) für die algerischen Strecken	km	3 192	3 235
b) für die tunesischen Strecken (Vollspur)	„	945	1 068
zusammen	km	4 137	4 303
Mittlere Betriebslänge	„	4 119	[1]) 4 294
Anlagekapital:			
überhaupt	Frcs.	725 276 158	735 015 865
für 1 km durchschnittlich	„	175 283	171 173
Gesamteinnahme	Frcs.	51 813 854	54 756 234
auf 1 km Bahnlänge	„	12 579	12 751
Gesamtausgabe	„	34 047 765	37 801 847
auf 1 km Bahnlänge	„	8 266	8 803
Überschuß	„	17 766 089	16 954 386
auf 1 km Bahnlänge	„	4 313	3 948
Personenverkehr:			
beförderte Personen	Anz.	7 441 043	6 423 507
geleistete Personenkm	„	325 699 220	367 101 842
Einnahme [2])	Frcs.	18 186 738	20 183 779
auf 1 km Bahnlänge	„	4 415	4 700
Güterverkehr:			
beförderte Gütertonnen	t	4 927 242	4 717 938
gefahrene Gütertonnenkm	tkm	476 153 916	530 014 630
Einnahme [2])	Frcs.	32 788 838	33 752 035
auf 1 km Bahnlänge	„	7 960	7 860

[1]) Einschließlich 22 km gemeinsame Strecken.

[2]) Mit Nebenerträgen.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:56 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

		1907	1908
Betriebseinnahme	„	51 813 854	54 756 234
Betriebsausgabe	„	34 047 765	37 801 847
Verhältnis von $\frac{\text{Ausgabe}}{\text{Einnahme}}$	%	65,7	69,0
Betriebsmittel:			
Lokomotiven	Stck.	452	501
Personenwagen	„	857	856
Gepäck- und Güterwagen . . .	„	9 000	9 553
Geleistet wurden:			
Zugkilometer	Anz.	11 008 937	12 151 811
darunter von Personenzügen u. gemischten Zügen	„	7 705 267	8 281 006
darunter von Güterzügen . . .	„	3 303 670	3 870 805
Lokomotivkilometer	„	13 322 691	14 830 102
Wagenkilometer	„	157 717 119	173 203 712
darunter von Personenwagen .	km	30 208 612	31 778 469
„ „ Gepäck- und Güterwagen	„	127 508 507	141 425 243
Es betrug:			
durchschnittliche Fahrt:			
für 1 Person.	km	43,8	55,6
„ 1 t Gut	„	96,6	112,3
durchschnittlicher Ertrag:			
für die Person	Frcs.	2,06	2,63
„ „ Tonne Gut	„	7,12	6,87
„ 1 Personenkm	Cts.	4,72	4,73
„ 1 Gütertonnenkm.	„	6,60	6,10
Die Anzahl der Beamten bei den algerisch-tunesischen Eisenbahnen betrug:			
überhaupt		13 206	13 737

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:56 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

	1907	1908
davon kommen:		
auf allgemeine Verwaltung	198	151
%	1,50	1,10
„ Verkehrsverwaltung	4 249	4 780
%	32,17	34,80
„ Maschinenverwaltung	3 579	3 855
%	27,10	28,06
„ Bahnverwaltung	5 180	4 951
%	39,23	36,04
Unfälle:		
Entgleisungen . . . . . Anz.	106	92
Zusammenstöße . . . . . „	13	25
Sonstige Unfälle . . . . . „	395	269
getötet . . . . . Pers.	41	28
Davon:		
Reisende und andere Personen	27	17
Beamte	14	11
verletzt . . . . . Pers.	113	90
Davon:		
Reisende und andere Personen	26	53
Beamte	87	37

Generated on 2019-07-31 15:56 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Rechtsprechung.

Haftpflichtrecht.

Erkenntnis des Reichsgerichts, VI. Zivilsenats, vom 6. Juni 1912 in Sachen der Aktiengesellschaft L. in G., vertreten durch Ingenieur J. A. H. und Kaufleute F. L. W. H., sowie K. E. K. in L., Beklagten, Revisionsklägerin, wider den Reichspostfiskus, vertreten durch die Kaiserliche Oberpostdirektion zu B., Kläger, Revisionsbeklagten.

Haftung des Bauunternehmers für eigenes Verschulden seiner Vertreter aus § 831 des B. G. B.

Tatbestand.

Am 15. Mai 1900 stürzte die P.-Brücke bei D., an der zum Zwecke ihrer Verstärkung von der Beklagten Umbauten vorgenommen wurden, ein, als ein Postzug darüber fuhr. Der Zug fiel zum Teil hinab, und der Postschaffner B., der ihn begleitete, erlitt so schwere Verletzungen, daß er dienstunfähig wurde und pensioniert werden mußte.

Der Kläger fordert von dem Beklagten auf Grund des Unfallfürsorgegesetzes Ersatz der bisherigen und künftigen Aufwendungen für B.

Beide Vordergerichte haben nach den Anträgen des Klägers erkannt.

Die hiergegen erhobene Revision wurde zurückgewiesen aus folgenden

Entscheidungsgründen.

Die Verstärkungsarbeiten an der Brücke wurden in der Weise ausgeführt, daß an den Gurtungen die Niete entfernt und die vorher mit Löchern versehenen eisernen Verstärkungsteile (Lamellen) an die Gurtungen angelegt und mit ihnen verbunden wurden. Der Eisenbahnverkehr über die Brücke wurde während des Umbaues aufrecht erhalten.

Nach der Darlegung des Landgerichts, dem das Berufungsgericht beitritt, ist der Einsturz der Brücke allein durch die Fahrlässigkeit des Monteurs der Beklagten D. verursacht worden, der entgegen der ihm erteilten

Generated on 2019-07-31 15:59 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Weisung die Löcher im letzten Feld der oberen Gurtung, aus denen die Niete herausgeschlagen waren, vor Ankunft des Zuges nicht einstweilig mit Dornen und Schrauben verschlossen habe. Das schuldhafte Verhalten des D. war, wie das Berufungsgericht annimmt, darauf zurückzuführen, daß er, weil ihm nur praktische Erfahrungen zur Seite standen, aber trotz seiner Tüchtigkeit die wissenschaftliche Vorbildung fehlte, die Gefahr, die aus der Unterlassung des vorläufigen Ersatzes für die herausgenommenen Niete erwuchs, nicht erkannte und unterschätzte. Das Berufungsgericht macht den Vorstandsmitgliedern der Beklagten zum Vorwurf, daß sie, obwohl sie damit rechnen mußten, daß D. wegen seiner ungenügenden theoretischen Kenntnisse sich zur Sorglosigkeit in Befolgung der ihm gewordenen Vorschriften verleiten lassen könne, nicht für eine ständige Überwachung durch einen wissenschaftlich gebildeten Ingenieur gesorgt, dem Leiter des Baues, Oberingenieur R., die Beigabe eines solchen aufgetragen und ihm einen Ingenieur zur Verfügung gestellt hätten.

Die Rüge der Revision, daß das Berufungsgericht bei der Annahme, der Einsturz der Brücke sei durch Verschulden des D. herbeigeführt worden, die Beweislast verkannt habe, ist unverständlich. Das Berufungsgericht hat die bezüglichen Feststellungen, die übrigens im Einklang mit der Ansicht fast aller Sachverständigen stehen, positiv getroffen, so daß es auf die Frage, wem die Beweislast zufällt, gar nicht ankommt.

In der Hauptsache fühlt sich die Beklagte beschwert, weil das Berufungsgericht ungeachtet der ihr günstigen Gutachten, namentlich des neuerlichen, von Professor M. abgegebenen, ihren verfassungsmäßigen Vertretern ein Verschulden zur Last gelegt habe.

Indes läßt die Auffassung des Berufungsgerichts, das dem Sachverständigen Professor M. gefolgt ist, keinen Rechtsirrtum erkennen. Die Verstärkungen an der Brücke wurden vorgenommen, weil sie baufällig und ihre Tragfähigkeit zweifelhaft war. Während der Arbeiten sollte der Eisenbahnverkehr weitergeführt werden. Es handelte sich also um ein schwieriges und gefahrvolles Werk, bei dem durch das geringste Versehen Leben und Gesundheit zahlreicher Personen aufs Spiel gesetzt wurde. Mit Recht haben daher die Vordergerichte strenge Anforderungen an die Sorgfaltspflicht der Beklagten gestellt. Das Verlangen, daß der bauführende Monteur, den der Mangel der theoretischen Ausbildung hinderte, die möglichen unheilvollen Folgen eines Versäumnisses zu erkennen, durch einen Ingenieur überwacht wurde, enthält keineswegs eine Überspannung dieser Anforderungen. Dem Einsatz von Menschenleben gegenüber wäre es auch gleichgültig, wenn es wahr wäre, was die Revision einwendet, daß der überwachende Ingenieur zumeist hätte spazieren gehen müssen. Jedenfalls hätte er, so oft ein Zug zur Brücke kam, auf seinem Posten stehen und vermöge seiner

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:59 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

überlegenen Fachkenntnisse feststellen können, ob der Zug ohne Gefährdung die Überfahrt unternehmen dürfe.

Die von der Revision angegriffene Erwägung des Berufungsgerichts, daß, wenn die Beigabe eines Ingenieurs bei ähnlichen Arbeiten bisher nicht üblich gewesen sein sollte, dies Ersparnisrücksichten zuzuschreiben sei, ist ganz nebensächlich und war für die Entscheidung ohne Belang.

Das Berufungsgericht gründet die Verurteilung der Beklagten auf ein eigenes Verschulden ihrer Vertreter. Daher ist es unerheblich, ob der von der Beklagten mit dem Umbau der Brücke betraute Ingenieur R., wie die Revision unter Behauptung einer Verletzung des § 831 B. G. B. geltend macht, ein alter erfahrener Fachmann war, auf dessen Maßnahmen sich die Beklagte unbedingt verlassen durfte.

Wohl aber hätte das Berufungsgericht den § 831 in anderer Richtung anwenden können. D. hat, wenn ihm auch die Arbeiten an der P.-Brücke von R. übertragen waren, als von der Beklagten, seiner Geschäftsherrin, mit deren Wissen und Willen die Übertragung geschah, zu der Verrichtung bestellt zu gelten. Er war zwar ein erprobter, verlässiger Monteur; die Beklagte mußte jedoch beweisen, daß er zu der Verrichtung, in deren Ausführung der Schaden verursacht wurde, sorgfältig ausgewählt war. Hierzu war er nach der einwandfreien Annahme des Berufungsgerichts wegen seiner unzureichenden theoretischen Vorbildung nicht geeignet. Die Beklagte hat sohin den Entlastungsbeweis nicht erbracht und würde schon aus § 831 haften.

Erkenntnis des Reichsgerichts, VI. Zivilsenats, vom 13. Juni 1912 in Sachen der Basalt-Aktiengesellschaft in L., vertreten durch ihre Vorstandsmitglieder E. H., P. E. und R. in L., Mitbeklagten und Revisionsklägerin, wider die minderjährige M. A. in C. bei L., vertreten durch ihren Vormund, den Butterhändler P. W. in H., Klägerin und Revisionsbeklagte.

Zum Begriff des Eisenbahnbetriebes. Haftung des Betriebsunternehmers für Unfälle auf Feldbahnen.

Tatbestand.

Die damals zweijährige Klägerin wurde am 27. September 1909 durch einen Wagen der dem Steinbruchbetriebe der beklagten Basalt-Aktiengesellschaft dienenden, die gewonnenen Materialien an die Staatseisenbahnlinie befördernden schmalspurigen Bahn, auf der die Förderwagen, durch Pferde gezogen, in eisernen Schienen laufen, überfahren; sie verlor durch den Unfall beide Beine. Sie nahm auf Ersatz des ihr entstandenen Schadens die Basalt-Aktiengesellschaft sowie den Fuhrunternehmer J. L. in C., dem die erstere die Ausführung des Betriebes auf der Bahn, die Stellung der

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:59 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Pferde und das Bedienungspersonal übertragen hatte, in Anspruch, von denen sie in erster Instanz die gesamtschuldnerische Zahlung einer mit den Jahren steigenden Rente verlangte, während sie in zweiter Instanz ihren Klageantrag in einen Feststellungsantrag auf Ersatz allen aus dem Unfall ihr entstandenen Schadens verwandelt hat.

Das Landgericht hat durch Teil- und Zwischenurteil den Klageanspruch gegen die beklagte Aktiengesellschaft dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt; das Oberlandesgericht hat die Berufung der genannten Beklagten gegen das landgerichtliche Urteil mit der Maßgabe zurückgewiesen, daß festgestellt werde, daß die Beklagte verpflichtet ist, der Klägerin den ihr durch den Unfall verursachten Schaden zu ersetzen. Die hiergegen erhobene Revision wurde zurückgewiesen aus folgenden Entscheidungsgründen:

Die Gerichte beider Instanzen erachten die beklagte Basalt-Aktiengesellschaft als Betriebsunternehmerin der Bahn, bei deren Betriebe die Klägerin zu Schaden gekommen ist, nach Maßgabe des § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes für den ihr entstandenen Schaden verantwortlich.

Das Berufungsgericht führt aus: Die von der Klägerin erhobene Leistungsklage sei insofern unbegründet gewesen, als sie den späteren Erwerbsschaden der Klägerin mitumfaßte, der noch nicht zu übersehen sei und deshalb zunächst nur allgemein mit einer Feststellungsklage geltend gemacht werden könne. Dem sei nunmehr Rechnung getragen. Die Klage selbst sei nach § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes gegen die beklagte Aktiengesellschaft begründet; diese sei als die Betriebsunternehmerin der fraglichen Förderbahn anzusehen; ihr habe die Verfügung über den Betrieb zugestanden, und dieser sei für ihre Rechnung erfolgt. Die Bahn sei keine öffentliche Verkehrsanstalt; gleichwohl trage sie die Begriffsmerkmale einer Eisenbahn an sich. Die Bahn durchfahre öffentliche belebte Straßen zweier Gemeinden, diene zur Beförderung sehr erheblicher Gewichtsmassen auf Schienen, habe auch zum Teil ein ziemlich starkes Gefälle; die Wagen wurden auf der Talfahrt zu zweien aneinandergekuppelt. Werde die Bahn auf der hier fraglichen Strecke auch mit Pferden betrieben und gehe sie nicht über die polizeilich vorgeschriebene Fahrgeschwindigkeit von 2 m in der Sekunde hinaus, so seien ihr doch im ganzen die Gefahren des Eisenbahnbetriebes eigen. Der Einwand eines mitwirkenden Verschuldens der Mutter der Klägerin, ihres gesetzlichen Vertreters, an dem Unfalle habe das Landgericht mit Recht verworfen, da dafür die Verletzte nicht einzustehen habe.

Die Revision stellt zur Nachprüfung, ob das Berufungsgericht prozeßgerecht verfahren sei, indem es ein Feststellungsurteil erließ und die beklagte Aktiengesellschaft zur Tragung der Kosten des Rechtsstreits verurteilte, und rügt im übrigen die Verletzung des § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:59 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

und der §§ 286, 139 der Z. P. O. Das Revisionsgericht wird gebeten nachzuprüfen, ob überhaupt ein Eisenbahnunternehmen in Frage sei. Jedenfalls sei aber die Annahme, daß die beklagte Aktiengesellschaft die Betriebsunternehmerin sei, ohne genügende Unterlage. Sie habe den Betrieb der Bahn dem beklagten Fuhrwerkunternehmer L. im Akkord übertragen; er sei also auch als der Betriebsunternehmer anzusehen. Auch in der Berufungsinstanz habe sie vorgetragen, daß sie die Ausführung des Betriebes dem L. überlassen habe. Wenn das unklar sei, hätte das Berufungsgericht fragen müssen.

Die Revision war nicht für begründet zu erachten.

Die Klägerin hatte in erster Instanz ihren Schadenersatzanspruch mittels einer Leistungsklage geltend gemacht, mit der sie die Zahlung einer im Betrage mit den Jahren aufsteigenden Rente im Höchstbetrage von 200 ℳ für das Vierteljahr gefordert hatte. Sie hat in der Berufungsinstanz den Leistungsantrag in einen Feststellungsantrag umgewandelt. Ein zwingender Grund hierfür war nicht gegeben.

Die Verletzungen der Klägerin sind derartig, daß sie für ihr ganzes Leben fremder Hilfe und Pflege bedarf, sodaß sie eine Rente wegen Vermehrung der Bedürfnisse schon jetzt, vor dem Eintritte der Jahre ihrer Erwerbsfähigkeit, verlangen kann und auch verlangt hatte. Die ganze von ihr beanspruchte Rente, die mithin auch den späteren Erwerbsverlust umfaßte, stieg nicht über einen Höchstbetrag von 800 ℳ im Jahre hinaus, überschritt mithin nicht das gewöhnliche Maß eines Erwerbes durch Handarbeit. Unter solchen Umständen war, wie der erkennende Senat des Reichsgerichts wiederholt ausgesprochen hat, die Anstellung einer Leistungsklage hinsichtlich des Schadensersatzanspruchs der Klägerin nicht ausgeschlossen (Jur. Wochenschr. 1906, S. 236 Nr. 23, S. 359 Nr. 21). Jedenfalls ist aber auch die Feststellungsklage in solchem Falle zulässig, und ebenfalls prozeßrechtlich zulässig ist alsdann der Übergang von der Leistungsklage zur Feststellungsklage, wie ihn die Klägerin in der Berufungsinstanz vollzogen hat; sie enthält auch eine Klageänderung, der der Gegner hätte widersprechen können oder für die seine Einwilligung nach § 527 der Z. P. O. erforderlich gewesen wäre (Entscheidungen des Reichsgerichts, Bd. 23 S. 416, Bd. 72, S. 354, Warn. Rechtsspr. 1909, Nr. 44). Daraus ergibt sich aber auch die prozessuale Rechtfertigung des ergangenen Urteils. Auf die Leistungsklage hat das Landgericht ein Zwischenurteil über den Grund des Anspruchs nach § 304 der Z. P. O. erlassen, ohne über die Kosten des Rechtsstreits zu erkennen. Nachdem in der Berufungsinstanz (§ 304, Abs. 2 der Z. P. O.) die Leistungsklage in eine Feststellungsklage umgewandelt war, war für ein solches Zwischenurteil kein Raum mehr; dieses mußte durch ein Endurteil ersetzt werden. Damit ergab sich für das Berufungsgericht aber auch

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 15:59 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

die Notwendigkeit, über die Kosten des Rechtsstreits, auch diejenigen der ersten Instanz, zu entscheiden, da ein weiteres Verfahren in demselben Rechtsstreite nunmehr nicht aussteht. Die Entscheidung über die Kosten des Rechtsstreits folgt mit Notwendigkeit der Entscheidung in der Sache selbst; sie ist Amtspflicht des Gerichts, das insofern an Anträge der Parteien nicht gebunden ist (§ 308, Abs. 2 der Z. P. O.); deshalb enthält auch § 536 der Z. P. O. keine Bindung des Berufungsgerichts an die Anträge der Parteien hinsichtlich des Kostenpunktes, und ebensowenig hindert § 537 der Z. P. O. das Berufungsgericht an der Entscheidung über die Kosten der ersten Instanz, mag auch das Gericht dieser Instanz von seinem Standpunkt aus mit Recht oder zu Unrecht diese Entscheidung unterlassen haben. Die das Feststellungsurteil und die Kostenentscheidung des Berufungsgerichts anfechtende Revisionsrüge ist mithin hinfällig.

Die Entscheidung des Berufungsurteils in der Sache selbst ist auf Grund des § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes ergangen. Dessen Anwendung auf den gegebenen Fall setzt zunächst voraus, daß die in Rede stehende Förderbahn, bei deren Betriebe die Klägerin verletzt worden ist, als eine Eisenbahn im Sinne des bezeichneten Gesetzes anzusehen ist. Die dahingehende Annahme des Berufungsgerichts kann jedenfalls nicht für rechtsirrig erachtet werden. Ob private Arbeits- und Fabrikbahnen als Eisenbahnen im Sinne des Haftpflichtgesetzes zu betrachten sind, ist Sache der Prüfung des einzelnen Falles, für welche den Maßstab bildet, ob nach der Art des Betriebes die gleichen Gefahren durch sie hervorgerufen werden, die mit dem Betriebe einer dem allgemeinen Verkehr dienenden Eisenbahn verbunden sind (Entscheidungen des Reichsgerichts, Bd. 1 S. 247, Bd. 2 S. 38, Bd. 7 S. 40, Bd. 65 S. 69). Es ist nun nicht zu verkennen, daß auf die hier in Rede stehende Bahn, die die in den Basaltsteinbrüchen der Beklagten gewonnenen Steine auf Schienen in von Pferden gezogenen Materialwagen, die aneinander gekuppelt werden, nach dem Rheinufer befördert, nicht alle Gefahrenmerkmale einer Eisenbahn zutreffen. Die Geschwindigkeit, mit der sie fährt (7,2 km in der Stunde), ist eine geringe und wird von der eines in den Straßen der Städte laufenden gewöhnlichen Personengefährtes übertroffen. Andere Gefahrenmerkmale der Eisenbahn treffen aber auch auf die Bahn der Beklagten zu: sie befördert schwere Lasten und bewegt sich auf Eisenschienen, so daß sie ihr entgegentretenden Verkehrshindernissen nicht ausweichen kann. Ausschlaggebend ist im gegenwärtigen Falle für das Berufungsgericht gewesen, daß die Bahn öffentliche Straßen mehrerer Gemeinden mit lebhaftem Verkehr durchläuft, und daß die Talfahrt, auf welcher die Bahn die schweren Steinmassen zu befördern hat, in einem mäßigen bis starken Gefälle verläuft, so daß hierdurch die Verkehrsgefahren der Eisenbahn in einem immerhin erheblichen Grade hervorgerufen werden.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 16:00 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Die Klägerin hat als Betriebsunternehmerin der bezeichneten Bahn die beklagte Aktiengesellschaft in Anspruch genommen, die die Bahnanlage geschaffen hat, deren Eigentümer ist, und deren Steinbruchunternehmen sie ausschließlich dient, die somit nach außen auch zunächst als die Unternehmerin der Eisenbahn erscheint. Weder in der ersten noch in der zweiten Instanz hat die Beklagte bisher bestritten, daß sie die Betriebsunternehmerin der fraglichen Eisenbahn sei. Es ist nun zwar richtig, daß die Beklagte in zweiter Instanz geltend gemacht hat, sie habe „die Ausführung des Bahnbetriebes" dem Mitbeklagten L., einem tüchtigen und zuverlässigen Fuhrunternehmer, übertragen. Damit wollte sie sich offenbar in der Richtung des § 831, des B. G. B., wenn dessen Anwendung in Frage kommen sollte, entlasten oder auch in der Richtung des § 823 des B. G. B. gegenbeweislich den Mangel eines Verschuldens ihrerseits dartun. In dem Sinne, daß sie bestreite, die Betriebsunternehmerin der Eisenbahn zu sein, hat sie diese Tatsache nicht vorgebracht, wie denn auch das Berufungsurteil es als nicht bestritten bezeichnet, daß die Beklagte die Unternehmerin des Bahnbetriebes sei. Es war daher für das Berufungsgericht auch kein Anlaß gegeben, zur näheren Feststellung dieses Punktes von dem Fragerecht des § 39 der Z. P. O. Gebrauch zu machen. Im Tatbestande des landgerichtlichen Urteils ist die dem L. übertragene „Ausführung des Betriebes" etwas näher dahin erläutert, daß dieser auf Grund eines nicht schriftlichen Vertrages die Pferde und die Arbeiter für den Betrieb stelle. Auch diese Tatsache reicht aber nicht hin, den L. als den Betriebs u n t e r n e h m e r der Eisenbahn erscheinen zu lassen; sie ergibt zunächst immer nur, daß L. Betriebstätigkeiten f ü r die beklagte Aktiengesellschaft auf der deren Verfügungsgewalt unterstehenden Bahn gegen Vergütung übernommen hat. Daß ihm der ganze Betrieb von der Beklagten selbstständig übertragen und seiner Herrschaft unterstellt sei, daß er nicht lediglich die geförderten Steinmassen für die Beklagte abzufahren hatte, sondern nach eigenem Willen den Bahnbetrieb maßgebend bestimmte, und daneben inwiefern dieser Betrieb für seine Rechnung erfolgte, wodurch die Person des Betriebsunternehmers bestimmt wird (Entscheidungen des Reichsgerichts, Bd. 75 S. 7; Warn. Rechtspr. 1911, Nr. 438, 1912, Nr. 221), wäre nach der Sachlage von der Beklagten darzutun gewesen. Es ist demnach weder ein prozeßrechtlicher Verstoß darin zu erblicken, daß das Berufungsgericht den Anführungen der Beklagten über die Übertragung der Ausführung des Betriebes an L. nicht nachgegangen ist, noch ist ein materieller Rechtsirrtum des Berufungsgerichts in der Richtung anzunehmen, daß es den Begriff des Betriebsunternehmers einer Eisenbahn und die einzelnen Merkmale, die ihn ausmachen, verkannt hätte. Gleich dem Landgerichte geht das Berufungsgericht zutreffend davon aus, daß Betriebsunternehmer einer Eisenbahn derjenige ist, dem die Verfügung

Generated on 2019-07-31 16:00 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

über den Betrieb zusteht, und ferner für dessen Rechnung der Betrieb stattfindet. Auch der gegen die Annahme des Berufungsgerichts, die Beklagte sei als die Betriebsunternehmerin der Eisenbahn anzusprechen, gerichtete Revisionsangriff erweist sich hiernach nicht als geeignet, das Urteil des Berufungsgerichts zu erschüttern.

Den Einwand eines mitwirkenden Verschuldens der Klägerin in der Person ihres damaligen gesetzlichen Vertreters hat das Berufungsgericht mit dem Landgericht aus rechtlichen Gründen verworfen. Es folgt hierbei der Rechtsprechung des Reichsgerichts, das neuerdings in wiederholten Entscheidungen die Frage der Anwendung des § 278 des B. G. B. auf Grund des Schlußsatzes des § 254, Abs. 2 des B. G. B. für das Gebiet der unerlaubten Handlungen eingehend erörtert hat (Entscheidungen des Reichsgerichts, Bd. 62, S. 346, Bd. 75 S. 257, Bd. 77 S. 211; Jur. Wochenschr. 1911 S. 944 Nr. 9; 1912 S. 138, Nr. 12). Davon im gegebenen Falle abzugehen, lag keine Veranlassung vor.

Eisenbahnverkehrsordnung.

Erkenntnis des Reichsgerichts vom 3. Juni 1912 in Sachen der offenen Handelsgesellschaft F. W. Z. & Sohn, Viehkommissionsfirma in B., Klägerin, Revisionsklägerin, wider den Königlich Preußischen Eisenbahnfiskus, Beklagten, Revisionsbeklagten.

Viehbegleiter sind nicht berechtigt, nachträgliche Verfügungen zu erteilen. (§ 73 der Eisenbahnverkehrsordnung, § 455 H. G. B.)

Tatbestand.

In der Nacht vom 10. auf den 11. Februar 1910 traf auf dem Güterbahnhof in L. ein Transport von 66 Rindern, in vier Wagen verladen, ein, der von der Firma L. E. in G. nach dem Zentralviehhof in B. an die Klägerin gesandt war. Die Begleiter der Sendung verlangten von dem diensttuenden Stationsbeamten in L., daß die Wagen nach dem L. Bahnhof in B. umgeleitet würden, da der Zentralviehhof wegen Maul- und Klauenseuche gesperrt sei. Tatsächlich ist die Sperre am 11. Februar 1910 verhängt, d. h., es ist an diesem Tage der Abtrieb von Klauentieren jeder Art vom Zentralviehhof bis auf weiteres verboten worden. Der Stationsbeamte weigerte sich, dem Antrag der Genannten stattzugeben, weil eine entsprechende Verfügung der Absenderin (vgl. § 73 der Eisenbahnverkehrsordnung), nicht vorlag. Nach Behauptung des Beklagten war am 10. Februar 1910 den Bahnbeamten in L. und im Zentralviehhof von der bevorstehenden Sperre nichts bekannt. Das Vieh wurde bei seinem Eintreffen auf dem Zentralviehhof von der Klägerin nicht abgenommen; es wurde demnächst öffentlich ver-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 16:00 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

kauft (vgl. § 81 der Eisenbahnverkehrsordnung) und zwar nach Behauptung der Klägerin weit unter dem Preise, den es bei seiner Ablieferung am L. Bahnhof erzielt hätte. Klägerin fordert mit der Klage, zugleich als Zessionarin der Absenderin, Firma L. E., Schadensersatz von dem Beklagten auf Grund des Frachtvertrags, dessen Verletzung sie behauptet. Sie hat beantragt, den Beklagten zur Zahlung von 4 212,30 ℳ nebst Zinsen vom 28. September 1910 an zu verurteilen. Der Beklagte hat Abweisung der Klage beantragt, indem er sich für das Verfahren des Stationsbeamten auf § 73 der Eisenbahnverkehrsordnung und den Mangel jeglicher Vollmacht der Viehbegleiter berief. Beide Vorinstanzen haben dem Antrag des Beklagten entsprechend erkannt.

Gegen das Urteil des Kammergerichts hat Klägerin Revision mit dem Antrag eingelegt, es aufzuheben und nach ihrem in der Berufungsinstanz gestellten Antrage zu erkennen.

Entscheidungsgründe.

Die Revision ist nicht begründet.

I. Mit Recht macht der Beklagte geltend, daß eine von der Eisenbahn zu berücksichtigende Anweisung des Absenders (vgl. § 455 H. G. B., § 73 der Eisenbahnverkehrsordnung) nicht vorlag. Selbst, wenn die Dringlichkeit der Sache es hätte gerechtfertigt erscheinen lassen, sich über die im Interesse der Verkehrssicherheit getroffenen Formvorschriften des § 73 der Eisenbahnverkehrsordnung im einzelnen Falle hinwegzusetzen, was hier dahingestellt bleiben kann, durfte die Eisenbahn auf das Verlangen der Viehbegleiter, das Gut an einer anderen als der Bestimmungsstation auszuliefern, schon deshalb sich nicht einlassen, weil diesen Personen keine Vollmacht zu irgendwelcher rechtsgeschäftlichen Verfügung über das wertvolle Gut zustand. Es wäre Sache der Absenderin gewesen, sich entweder direkt an die Eisenbahn zu wenden, oder die Arbeiter durch entsprechende Mitteilung zu dem mündlich gestellten Verlangen zu legitimieren. Die Zurückweisung dieses Verlangens erfolgte, „weil eine dahin gehende Verfügung des Absenders nicht vorlag“. Damit war genügend zum Ausdruck gebracht, daß die Viehbegleiter von der Eisenbahn nicht als bevollmächtigt angesehen wurden, namens des Absenders eine Anweisung hinsichtlich des Transports zu erteilen. Die Zurückweisung nach § 174 B. G. B. braucht den Grund nicht ausdrücklich anzugeben. Es genügt, daß er sich aus den Umständen ergibt. Von einem Verschulden des Stationsbeamten kann keine Rede sein. Er hätte im Gegenteil pflichtwidrig gehandelt, wenn er auf die bloßen mündlichen Angaben zweier Arbeiter hin eine in den Transportvertrag tief eingreifende Maßregel getroffen hätte, die er nur auf schriftliche Weisung des Verfügungsberechtigten

Generated on 2019-07-31 16:00 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

hin treffen durfte. Die Pflicht zur Obhut des ihr zum Zweck des Transportes anvertrauten Gutes schließt insbesondere die Pflicht der Eisenbahn ein, Verfügungen Unberechtigter über das Gut nicht zuzulassen. Hätte die Eisenbahn dem Antrage der beiden Arbeiter, entgegen dem Vertrag und entgegen den Vorschriften des Gesetzes und der Eisenbahnverkehrsordnung, stattgegeben, so wäre ihr Verhalten, falls das Gut in der Folge Verlust oder Beschädigung erlitten hätte (beispielsweise von den Arbeitern selbst ganz oder teilweise veruntreut worden wäre), zweifelsohne als ein schwer schuldhaftes gekennzeichnet worden. Es war auch nicht Sache der Eisenbahn, eine Weisung des Verfügungsberechtigten ihrerseits einzuholen. Es war vielmehr Sache der Leute des Absenders oder Sache des Empfängers, sobald sie von der bevorstehenden Sperre Kenntnis erhalten hatten, den Absender telegraphisch zu benachrichtigen und seine Anweisung zu veranlassen.

II. Die Revision rügt auch die Nichtanwendung des § 434 H. G. B., welcher den E m p f ä n g e r schon vor Ankunft des Gutes am Ablieferungsorte dem Frachtführer gegenüber berechtigt, alle zur Sicherung des Gutes erforderlichen Maßregeln zu ergreifen und dem Frachtführer die zu diesem Zwecke notwendigen Anweisungen zu erteilen. Die Anwendbarkeit dieser Gesetzesvorschrift auf den Eisenbahnfrachtvertrag wird bestritten, weil sie die Eisenbahnverkehrsordnung nicht erwähnt. Aber auch wenn man sie für anwendbar erachtet und hiermit die Legitimation des Empfängers zu dem Verlangen, das Gut an einer anderen Station auszuliefern, als im Frachtbrief angegeben, für vorhanden annimmt, so fehlt es nach dem festgestellten Sachverhalt an einer Anweisung, die die Eisenbahn hätte berücksichtigen dürfen. Die Klägerin hat sich weder selbst an die Eisenbahn gewendet, noch hat sie ihren Obertreiber mit Vollmacht versehen. Im übrigen gilt deshalb auch hier das unter I. Ausgeführte.

III. In der mündlichen Verhandlung vor dem Revisionsgericht hat die Klägerin eine neue rechtliche Begründung ihres Anspruchs vorgetragen, indem sie ihn auf § 456 H. G. B. zu stützen suchte. Sie meint, der Viehtransport habe schon dadurch eine Beschädigung erlitten, daß er in den Zentralviehhof gelangte. Sie sei in der Wertminderung gelegen, die das Vieh durch den Verdacht der Verseuchung erfahren habe. Die Eisenbahn hafte für diesen Schaden ohne weiteres, sofern sie nicht den ihr im Gesetz vorbehaltenen Gegenbeweis führe. Demgegenüber ist zu betonen, daß die Obhut der Bahn für das ihr übergebene Gut und die ihr entsprechende strenge Haftung nach § 456 H. G. B. nur für den Zweck der Beförderung und nur für die Zeit von der Annahme des Gutes zur Beförderung bis zur Ablieferung besteht. Darüber hinaus hat die Eisenbahn die Interessen des Absenders oder des Empfängers nicht wahrzunehmen. Sie war nach dem

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 16:00 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Frachtvertrag verpflichtet, das Gut nach dem Zentralviehhof zu transportieren. Sache der Beteiligten war es, wenn der Transport nach diesem Bestimmungsort eine Beschädigung oder Entwertung des Gutes zur Folge hatte, ihre Interessen rechtzeitig wahrzunehmen und der Eisenbahn entsprechende Anweisung zu erteilen. So gut die Begleiter des Transports von den Verhältnissen auf dem Zentralviehhof Kenntnis hatten und deshalb wegen einer Ablieferung des Gutes an einer anderen Station bei der Eisenbahn vorstellig wurden, konnte dies auch von den Beteiligten selbst geschehen. Da diese es unterlassen hatten, der Eisenbahn eine entsprechende Anweisung zugehen zu lassen, die bei den bestehenden Verkehrsmöglichkeiten durch Telegramm oder Telephon sofort hätte geschehen können, war die Eisenbahn an den Transportauftrag gebunden. Es kann ihr nicht zugemutet werden, die Interessen der Beteiligten im Widerspruch mit dem erhaltenen Transportauftrag wahrzunehmen und sich dabei auf die bloß mündlichen unbeglaubigten Angaben zweier Arbeiter hin der Gefahr auszusetzen, für eine auftragswidrige Auslieferung des Gutes oder für eine Überschreitung der Lieferfrist (vergl. § 94 der Eisenbahnverkehrsordnung) verantwortlich gemacht zu werden.

Hiernach mußte die Revision als unbegründet unter Kostenfolge (vergl. § 97 Z. P. O.) zurückgewiesen werden.

Prozeßrecht.

Erkenntnis des Reichsgerichts, VI. Zivilsenats, vom 6. Juni 1912 in Sachen der Aktiengesellschaft W. B. Vorortbahn, Beklagten und Revisionsklägerin, wider den Telegraphen-Hilfsmechaniker P., nunmehr dessen Witwe in B., Klägerin und Revisionsbeklagte.

Zulässigkeit der Revision bei nachträglicher Wertänderung des Beschwerdegegenstandes.

Tatbestand.

Der Kläger stürzte in der Nacht zum 16. Januar 1910 in B. auf der Fahrt von einem Bahnwagen der Beklagten ab und wurde körperlich verletzt. Auf seine Schadensklage hat das Landgericht I in B. nach Beweisaufnahme durch Urteil vom 18. Februar 1911 die Beklagte zum Schadensersatz im Umfange des § 3 a Haftpfl.-Ges. für verpflichtet erklärt, soweit der Schaden die Leistungen der Krankenkasse und der Berufsgenossenschaft übersteigt. Ihre Berufung ist vom Kammergericht durch Urteil vom 20. Oktober 1911 zurückgewiesen worden.

Mit der Revision beantragt die Beklagte,

die Urteile der Vorinstanzen aufzuheben und die Klage abzuweisen.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 16:00 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Der Kläger ist am 21. März 1912 gestorben. Seine Frau als seine Rechtsnachfolgerin hat den Rechtsstreit aufgenommen und beantragt,

die Revision zurückzuweisen.

Aus den Entscheidungsgründen.

1. Die Revision ist zulässig.

Die Klage verfolgt den Antrag, die Pflicht der Beklagten festzustellen, daß sie dem Kläger allen Schaden infolge des Bahnunfalls vom 16. Januar 1910 nach dem Haftpflichtgesetz zu ersetzen habe. Beide Vorinstanzen haben dieser Feststellungsklage stattgegeben, und die Revision greift das Berufungsurteil mit dem Antrag auf Klageabweisung an.

Der Beschwerdegegenstand der Revision deckt sich also mit dem Umfange des Feststellungsantrags, wie er in der Klage enthalten ist und dem vom Berufungsgerichte bestätigten Feststellungsurteile des Landgerichts zugrunde liegt. Dieser Antrag wird noch jetzt in der mündlichen Revisionsverhandlung von der Witwe des Klägers als dessen Erbin aufrecht erhalten.

Der Wert dieses Beschwerdegegenstands betrug auch unstreitig zur Zeit der Revisionseinlegung mehr als 4000 ℳ. Die Revision ist also nach § 546 Abs. 1 Z. P. O. zulässig eingelegt.

Allerdings wird dieser Wert, nachdem der Kläger am 21. März 1912, nach Einlegung der Revisionsbegründung, gestorben und damit seinem Schaden ein zeitliches Ende gesetzt worden ist, im Zeitpunkte der mündlichen Revisionsverhandlung nicht mehr erreicht. Aber die bloße nachträgliche Wertänderung des Beschwerdegegenstands kann die Zulässigkeit der Revision nachträglich nicht in Frage stellen. Ob dies dann nicht der Fall sein würde, wenn nach Einlegung der Revision, sei es durch zufällige äußere Ereignisse, sei es durch außergerichtliche Handlungen der Parteien, der Beschwerdegegenstand selbst sich derart verändert hätte, daß sein Umfang in der mündlichen Verhandlung die Revisionssumme nicht mehr erreichte (vergl. die Urteile des II. Senats vom 25. Oktober 1910, II 38/10, E. R. G. 74, 325 und vom 19. Mai 1911, II 375/10, E. R. G. 76, 292 J. W. 1911 S. 718 Nr. 22), bedarf hier keiner Erörterung, da ein solcher Fall hier nicht vorliegt. Denn der Beschwerdegegenstand als solcher ist trotz des Todes des Klägers im bisherigen Umfange, wie dargelegt, unverändert geblieben; er besteht auch jetzt noch in der allgemeinen, ohne zeitliche Begrenzung getroffenen Feststellung der Schadensersatzpflicht der Beklagten, wie sie in dem ursprünglichen, noch jetzt unverändert aufrechterhaltenen Klageantrage verlangt war.

Daß aber eine zulässig eingelegte Revision nicht schon durch bloße nachträgliche Minderung des Wertes des Beschwerdegegenstands un-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 16:00 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

zulässig werden kann, folgt aus der Bestimmung des § 546 Abs. 2 Z. P. O. Hiernach sind für die Wertbemessung des Beschwerdegegenstands die §§ 3 bis 9 Z. P. O. anzuwenden, jedoch mit der entsprechenden Änderung, daß es bei der Revision nicht auf den Zeitpunkt der Klageerhebung, sondern auf denjenigen ihrer Einlegung ankommt und daß der im Zeitpunkt der Revisionseinlegung gegebene Wert des Beschwerdegegenstands, der hier unstreitig 4000 ℳ überstiegen hat, nach § 3 Z. P. O. für die Dauer der Revisionsinstanz maßgeblich zu bleiben hat (ebenso das angeführte Urteil des II. Senats in E. R. G. 76, 292) [1]).

Enteignung.

Erkenntnis des Reichsgerichts, VII. Zivilsenats, vom 23. April 1912 in Sachen des Hauseigentümers W. in B., Klägers und Widerbeklagten, Revisionsklägers und Anschlußrevisionsbeklagten, wider die Stadtgemeinde B., Beklagte und Widerklägerin, Revisionsbeklagte und Anschlußrevisionsklägerin.

In den Fällen des § 37 des Enteignungsgesetzes hat der Richter nicht auf Zahlung, sondern auf Hinterlegung zu erkennen.

Aus den Entscheidungsgründen.

Begründet war dagegen die Anschlußrevision der Beklagten, mittels deren die Hinterlegung (statt der Zahlung) des dem Kläger zugesprochenen Betrages erstrebt wird. Wie aus den Tatbeständen der Vorderurteile hervorgeht, war vorgetragen, daß das enteignete Grundstück außer mit einem Durchfahrtsrecht mit Hypotheken im Gesamtbetrage von 154 671,30 ℳ belastet gewesen sei. Die Beklagte hatte, nachdem der Dringlichkeitsbeschluß erlassen war, die im Verwaltungsverfahren festgestellte Entschädigungssumme hinterlegt. Darauf war der Enteignungsbeschluß ergangen und die Beklagte als Eigentümerin des enteigneten Grundstücks unter Löschung der eingetragenen Belastungen gebucht worden. Nach § 45 Abs. 2 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 war rücksichtlich dieser Belastungen, insbesondere der Hypotheken, an Stelle des Grundstücks die Entschädigung getreten. Unter der Entschädigung ist nicht bloß die im Verwaltungsverfahren festgesetzte Summe, sondern auch der im gerichtlichen Verfahren zuerkannte Mehrbetrag zu verstehen (vgl. Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen Bd. 43 S. 303). Auch er haftet, wie jeder Teil des Grundstücks, in voller Höhe den Hypothekengläubigern, die aus ihm ihre Befriedigung suchen können. Wegen dieser Haftung und

[1]) Die weiteren Ausführungen des Erkenntnisses zu dem Rechtsstreit selbst sind nicht von allgemeinem Interesse.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 16:00 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

zum Schutze der Hypothekengläubiger bestimmt § 37 Abs. 1 Nr. 3 a. a. O., daß der Unternehmer verpflichtet ist, die Entschädigungssumme zu hinterlegen, wenn Reallasten, Hypotheken oder Grundschulden auf dem Grundstücke (zur Zeit der Enteignung) haften. Die Entschädigungssumme begreift auch hier, wie näherer Begründung nicht bedarf, den erst gerichtlich festgesetzten Betrag in sich. Wenn das Gesetz den Unternehmer zur Hinterlegung verpflichtet, so ist damit klargestellt, daß es ihm nicht freigegeben ist, zwischen der Zahlung oder der Hinterlegung zu wählen, daß er vielmehr unter der Voraussetzung der Nr. 3 nur hinterlegen darf. Das durch die Festsetzung der Entschädigung begründete Schuldverhältnis wird lediglich durch Hinterlegung erfüllt. Daraus ergibt sich, daß, wenn trotzdem der Enteignete die Zahlung fordert, darin eine Zuvielforderung liegt, der gegenüber das Gericht (ohne daran durch den § 308 der Zivilprozeßordnung gehindert zu sein, vgl. Skonietzki Zivilprozeßordnung Anm. 3 Abs. 2 zu § 308) nur das Mindere, nämlich die Hinterlegung, als geschuldet zusprechen darf. Es bringt damit innerhalb des Rahmens der Parteianträge dasjenige zur Geltung, was dem Gesetz gemäß ist. Hiernach ist der Berufungsrichter darin zuweit gegangen, daß er die Beklagte zur Zahlung und nicht bloß zur Hinterlegung der ermittelten Summe verurteilt hat. Wenn in § 37 Abs. 3 a. a. O. gesagt ist, daß über die Rechtmäßigkeit der Hinterlegung ein gerichtliches Verfahren nicht stattfinde, so bezieht sich dies nur auf die im Verwaltungsverfahren zugelassene Hinterlegung, nicht aber auf den Fall, daß erst das Gericht die Entschädigungssumme zu einem höheren Betrage festsetzt und es sich dabei um die Frage handelt, ob dieser Betrag zu zahlen oder zu hinterlegen sei. Darüber hat naturgemäß das erkennende Gericht zu befinden und sich auf den Ausspruch zu beschränken, daß die Summe zu hinterlegen sei. Mit der Frage, in welchem Umfange sie den Realberechtigten gebühre, ist es nicht befaßt. Vielmehr ist dies Sache des Verteilungsverfahrens (Art. 35 ff. des preußischen Ausführungsgesetzes zum Zwangsversteigerungsgesetz; Jäckel-Güthe 4. Aufl. S. 762 ff.), sofern nicht die Realberechtigten in die Auszahlung an den Eigentümer willigen (§ 48 des Enteignungsgesetzes) oder eine anderweite Vereinbarung unter den Beteiligten stattfindet. Hiernach war auf die Revisionsanschließung der Beklagten das Berufungsurteil unter entsprechender Aufhebung insoweit zu berichtigen, als nur auf Hinterlegung, nicht auf Zahlung zu erkennen war.

Generated on 2019-07-31 16:00 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Erkenntnis des Reichsgerichts, VII. Zivilsenats, vom 21. Juni 1912 in Sachen des Ziegeleibesitzers N. in S., Klägers und Revisionsklägers, wider den preußischen Eisenbahnfiskus, vertreten durch die Königliche Eisenbahndirektion in C., Beklagten und Revisionsbeklagten.

Dem Enteigneten steht ein Entschädigungsanspruch für den Verlust tatsächlicher Vorteile dann nicht zu, wenn der Unternehmer diese dergestalt gewährt hat, daß er sie jederzeit wieder entziehen kann.

Tatbestand.

Zur Vergrößerung der Eisenbahnanlagen in S. sind Teile des Grundstücks des Ziegeleibesitzers N. enteignet. Im Entschädigungsfeststellungsbeschlusse des Bezirksausschusses in M. vom 21. März 1902 ist die Entschädigung für die einzelnen Parzellen auf a) 4 080 ℳ, b) 34 250 ℳ und c) 2 000 Mark, zusammen auf 40 330 ℳ festgesetzt. Von der Entschädigungssumme entfallen 30 900 ℳ auf Wirtschaftserschwernisse, die daraus hergeleitet sind, daß der bisherige direkte Verbindungsweg zwischen den Tongruben des Enteigneten und seiner Ziegelei, der über die Schienengleise führte, in Fortfall gekommen und jetzt ein Umweg durch eine neu angelegte Unterführung zu machen ist.

Der Entschädigungsfeststellungsbeschluß ist vom Enteigneten und vom Fiskus mit der Klage angefochten. Die Prozesse sind miteinander verbunden und der Enteignete ist als Kläger, der Fiskus als Beklagter bezeichnet.

Die vom Bezirksausschuß festgesetzte Entschädigungssumme ist an den Kläger gezahlt. Er hat mit seinem in der ersten Instanz gestellten Schlußantrage beantragt:

1. den Beklagten zur Zahlung von 130 183 ℳ 50 ₰ — abzüglich des bereits gezahlten Betrages — nebst Zinsen zu verurteilen,
2. den Beklagten zu verurteilen, dem Kläger das Recht zu verschaffen, die in dem Unterführungswege am Bahnhofe zu S. befindliche Schienenanlage während des Bestehens seiner Ziegelei zum Transport des Tonmaterials zu benutzen, eventuell: dem Kläger den im besonderen Verfahren zu ermittelnden Schaden zu ersetzen, welcher ihm entstehen wird, sobald ihm die Benutzung des Gleises untersagt werden würde.

Der Beklagte hat den Antrag gestellt,

die vorstehend unter b erwähnte Entschädigungssumme von 34 250 Mark auf einen gerichtsseitig festzusetzenden niedrigeren Betrag herabzusetzen und den Kläger zur Zurückzahlung des zuviel gezahlten Betrages nebst Zinsen zu verurteilen.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 16:00 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Das Landgericht hat im Urteile vom 14. Oktober 1906 die Entschädigungssumme auf . . . . . 118 304 ℳ 72 ₰,
von der für Bodenwert und Tonlager . . . . . 99 283 ℳ 59 ₰,
und für Wirtschaftserschwernisse . . . . . 19 021 ℳ 13 ₰
zu entrichten sind, festgesetzt.

Zur Zahlung dieser Summe abzüglich des bereits gezahlten Betrages ist Beklagter unter Festsetzung seiner Verzinsungspflicht verurteilt.

Der Beklagte ist mit seiner Widerklage, der Kläger mit seiner Mehrforderung abgewiesen worden.

Von den Kosten des Rechtsstreits sind dem Beklagten $^9/_{10}$, dem Kläger $^1/_{10}$ auferlegt.

Gegen dieses Urteil haben beide Teile Berufung eingelegt:

Der Kläger hat beantragt:

abändernd den Beklagten zu verurteilen, dem Kläger das Recht zu verschaffen, die im Unterführungswege am Bahnhof zu S. befindliche Schienenanlage während des Bestehens seiner Ziegelei zum Transport des Tonmaterials zu benützen,

eventuell:

dem Kläger den im besonderen Verfahren zu ermittelnden Schaden zu ersetzen, welcher ihm entstehen wird, sobald die Benutzung des Gleises untersagt werden würde;

weiter eventuell:

(für den Fall, daß die vorstehenden Anträge unzulässig seien), den Beklagten zu verurteilen, dem Kläger eine nach richterlichem Ermessen festzusetzende, weitere Entschädigung, mindestens aber 80 000 ℳ zu zahlen.

Der Beklagte hat den Antrag gestellt:

abändernd die Klage abzuweisen und den Kläger zur Zurückzahlung von 11 878 ℳ 87 ₰ nebst Zinsen zu verurteilen.

Das Oberlandesgericht hat im Urteile vom 20. Dezember 1911 beide Berufungen zurückgewiesen und die Kosten der Berufungsinstanz gegeneinander aufgehoben.

Diese Entscheidung ficht der Kläger mit der Revision an. Er beantragt, das angefochtene Urteil, soweit zuungunsten des Klägers erkannt ist, aufzuheben und nach den von ihm in der Berufungsinstanz gestellten Anträgen zu erkennen.

Der Antrag des Beklagten geht auf Zurückweisung der Revision. Diesem Antrag ist aus folgenden

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 16:00 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Entscheidungsgründen

stattgegeben worden:

. . . . . .

Die Ziegelei des Klägers liegt an der Eisenbahnstrecke H.—C. auf der Stadtseite, seine Tongruben befinden sich jenseits der Bahn. Bis zur Enteignung führte ein Verbindungsweg von der Ziegelei in gerader Linie über die Bahngleise zur Tongrube. Diesen Weg benutzte der Kläger zum Transport der Ziegelerde mit Kipplowries. Die Benutzung des Weges, eines der Interessentengemeinde S. gehörigen Kulturweges, zur Schienenanlage war ihm für die außerhalb des Bahnkörpers liegende Strecke von dem Magistrat in S. als Vertreter der Interessentengemeinde widerruflich gestattet. Über den Bahnkörper durfte er die Schienenanlage fortführen auf Grund des dies widerruflich genehmigenden Vertrages mit dem Eisenbahnfiskus vom 8./12. Februar 1898. Jetzt bildet die Verbindung zwischen der Ziegelei und den Tongruben infolge der nun angelegten Unterführung ein neuer Weg, der im Eigentum des Fiskus steht, den aber der Fiskus an die Interessentengemeinde aufzulassen hat. Auf diesem neuen Wege hat der Kläger ebenfalls eine Ziegelei und Tongruben verbindendes Gleis gelegt. Sein zuerst zu erörternder Hauptantrag erstrebt nur die Verurteilung des Beklagten, ihm dies Recht zu verschaffen, diese Schienenanlage während des Bestehens seiner Ziegelei zum Transport von Tonmaterial benutzen zu dürfen.

Dieser Antrag ist ein im Enteignungsverfahren nicht zulässiger. Nach § 7 des Preußischen Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 wird die Entschädigung, sofern nicht Spezialgesetze eine Entschädigung in Grund und Boden vorschreiben, in Geld gewährt. Solche Spezialgesetze kommen hier nicht zur Anwendung. Wo der Ausnahmefall aber nicht zutrifft, ist Geldzahlung prinzipiell die alleinige Entschädigungsform. Der Enteignete ist nicht berechtigt, eine andere Leistung, als eine Geldentschädigung, durch welche die ihm erwachsenen Nachteile ausgeglichen werden, vom Unternehmer zu verlangen, ebensowenig, wie er verpflichtet ist, sich eine Naturalrestitution des Schadens gefallen zu lassen.

Vergleiche: Eger: Enteignungsgesetz, dritte Auflage Bd. I S. 112 ff. und die dort in bezug genommenen Entscheidungen des Reichsgerichts.

Auch im § 14 des Enteignungsgesetzes findet derAntrag keine Stütze. Denn die dort dem Unternehmer auferlegte Verpflichtung zur Herstellung der zur Abwendung von Schäden erforderlichen Anlagen begründet keinen im ordentlichen Rechtswege zu verfolgenden privatrechtlichen Anspruch der Beteiligten darauf, wie die Anlage herzustellen und zu gewähren ist. Über die Obliegenheiten aus § 14 des Gesetzes hat, wie in ständiger Recht-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 16:00 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

sprechung angenommen ist, die Verwaltungsbehörde als über eine im öffentlichen Rechte begründete Verpflichtung des Unternehmers zu entscheiden.

Unzulässig ist auch der erste Hilfsantrag, nach welchem der Beklagte verurteilt werden soll, dem Kläger den im besonderen Verfahren zu ermittelnden Schaden zu ersetzen, welcher ihm entstehen wird, sobald ihm die Benutzung des Gleises auf dem vorstehend bezeichneten Wege untersagt werden würde.

Der Kläger verlangt damit die Feststellung der Verpflichtung des Beklagten, etwaige zukünftige Schäden zu ersetzen. Auch für eine solche Feststellung bietet das Enteignungsverfahren keinen Raum. Zwar sind nicht nur die gegenwärtigen unmittelbaren Nachteile, sondern auch die zukünftigen mittelbaren nachteiligen Folgen als unter die volle Entschädigung des Enteigneten fallend zu ersetzen. Auch die letzteren aber sind bereits im Enteignungsverfahren zu liquidieren und zu schützen. Sie müssen gegen den Unternehmer mit der Leistungsklage ebenfalls in Gestalt einer Geldforderung geltend gemacht werden.

Das geschieht in dem zweiten Hilfsantrage, mit dem der Kläger einen Leistungsanspruch auf derselben Grundlage erhebt und geltend macht, sein Ziegeleigrundstück sei infolge der Enteignung dadurch weniger wert geworden, daß im Falle des Widerrufs der Gestattung der Schienenanlage auf dem neuen Wege nachteiligere Folgen eintreten würden, als sie beim Widerruf der Erlaubnis, den alten Weg mit Schienen zu belegen, eingetreten wären. Für die dann notwendig werdende Einführung des Lastwagenbetriebes würden jetzt größere Aufwendungen zu machen sein als früher.

Das Berufungsgericht erachtet zwar einen solchen Anspruch durch den zuletzt erörterten Antrag, mit dem der Kläger eine nach richterlichem Ermessen festzusetzende weitere Entschädigung, mindestens aber 80 000 ℳ, verlangt, für gedeckt. Es vermißt aber einmal ausreichende Substantiierung des Anspruchs und es führt weiter aus, daß nach dem Schreiben des Magistrats in S. vom 10. April 1907 die Möglichkeit des Widerrufs der gestatteten Benutzung des jetzigen Weges eine so entfernte sei, daß kein verständiger Käufer der Ziegelei vom Kaufpreis größere Abzüge machen würde, als er sie in Hinblick auf die gleiche Möglichkeit des Widerrufs der Gestattung der Benutzung des früheren Weges gemacht haben würde.

Hiergegen macht die Revision geltend, der klägerische Anspruch sei ausreichend substantiiert. Der Kläger habe vorgetragen, welche Aufwendungen in seinem Betriebe erforderlich sein würden, falls ihm die Benutzung der Gleise untersagt werde. Das Berufungsgericht habe auch die Vernehmung des Sachverständigen H. über die Behauptung des Klägers ange-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 16:00 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

ordnet. Es führe im Tatbestande an, daß der Sachverständige die ihm gestellte Frage mißverstanden habe. Der Sachverständige habe deshalb noch einmal vernommen werden und der Kläger, falls seine Ausführungen noch der Ergänzung bedurft hätten, befragt werden müssen. Weitere Angaben tatsächlicher Art seien aber auch nicht erforderlich gewesen, der Kläger habe schon geltend gemacht, daß er auf dem alten Wege seine Wagen auch ohne Schienen habe laufen lassen können, daß dies aber bei dem neuen Wege wegen seiner Steigung nicht möglich sei und daß deshalb ein Widerruf der Gestattung der Schienenanlage den Kläger jetzt empfindlicher treffe als früher.

Die Auffassung des Berufungsgerichts, daß die Möglichkeit des Widerrufs der Erlaubnis der Schienenanlage auf dem neuen Wege eine so entfernte sei, daß sie den Kaufpreis für das Ziegeleigrundstück nicht nachteilig beeinflusse, sei unzutreffend und entbehre der ausreichenden Grundlage. Sie finde in dem Schreiben des Magistrats S. keine Stütze. Ob die Gefahr des Widerrufs unter den neuen Verhältnissen größer oder geringer sei als früher, stehe nicht fest. Die Parteien hätten hierüber gemäß § 139 der Zivilprozeßordnung zur weiteren Erklärung aufgefordert werden müssen.

Ob die Rüge gegen die Annahme des Berufungsgerichts, der Kläger habe seinen hier in Betracht kommenden Anspruch nicht ausreichend substantiiert, und der Vorwurf, es habe nach den für die Substantiierung noch vermißten Tatumständen gefragt werden müssen, begründet sind, kann dahingestellt bleiben. Es braucht hierüber nicht entschieden zu werden, denn auch in der Begründung, die der Kläger seinem Anspruche gegeben haben will, ist die von ihm erhobene weitere Entschädigungsforderung nicht gerechtfertigt.

Nach der vorstehend wiedergegebenen, aus dem Tatbestande des Berufungsurteils entnommenen Darstellung der Sachlage vor der Enteignung bedurfte der Kläger zu der Schienenanlage auf dem früheren Verbindungswege zweier Genehmigungen, der Genehmigung der Interessentengemeinde und des Eisenbahnfiskus. Beide sind ihm widerruflich erteilt. In dem mit dem Eisenbahnfiskus hierüber geschlossenen vorerwähnten Vertrage ist im § 2 bestimmt, daß die Erlaubnis der Kreuzung jederzeit widerrufen werden kann. Die Widerruflichkeit der Genehmigung des Magistrats ist unstreitig. Wurde nur eine der Genehmigungen widerrufen, so konnte der frühere Verbindungsweg auch ohne die Enteignung nicht mehr so, wie der Kläger ihn benutzt hat, weiter benutzt werden. Das ist ein rechtlich erheblicher Umstand. Die Befugnis, den Weg in seiner früheren Gestaltung zur Schienenanlage zu benutzen, war ein dem Ziegeleigrundstücke des Klägers zustehender tatsächlicher Vorteil. Für den Verlust solcher tatsächlicher Vorteile ist nach der Rechtsprechung des Reichsgerichts,

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 16:00 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

wenn Aussicht auf längere Dauer ihres Genusses besteht, zwar Entschädigung zu gewähren, aber nur von einem Unternehmer, der an der Vorteilsgewährung nicht beteiligt ist, der ihr als Dritter gegenübersteht. Hat der Unternehmer dem Enteigneten den tatsächlichen Vorteil selbst gewährt, und zwar so, daß er ihn jederzeit wieder zu entziehen befugt ist, dann ist die Rechtslage eine andere. Der Vorteil wird entzogen von dem, der ihn zu entziehen befugt war. Ob dies durch Widerruf geschieht oder durch ein den Vorteil tatsächlich in Fortfall bringendes Unternehmen, ist rechtlich bedeutungslos; in beiden Fällen wird eine rechtliche Befugnis ausgeübt, der sich der andere Teil zu unterwerfen hat und die deshalb zur Grundlage eines Entschädigungsanspruches nicht gemacht werden kann.

— Zu vergl.: Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen Bd. 74 S. 295. —

So liegt die Sache hier. Widerrief der Beklagte die dem Kläger erteilte Erlaubnis, so hörte damit schon die zwischen Tongrube und Ziegelei durch Schienenanlage hergestellte Verbindung über den Bahnkörper und damit auch der in Frage stehende tatsächliche Vorteil auf. Etwas anderes ist auch durch die Enteignung — abgesehen von den durch die Verlängerung des jetzigen Weges entstandenen Wirtschaftserschwernissen, für die der Kläger besonders entschädigt ist — nicht eingetreten. Der Beklagte hat dem Kläger nur entzogen, was er ihm entziehen durfte.

Der hier in Frage stehende Entschädigungsanspruch unterliegt deshalb schon aus dieser rechtlichen Beurteilung des unstreitigen Sachverhalts der Abweisung.

Die Entscheidung des Berufungsgerichts wird aber auch durch die vorstehend wiedergegebene tatsächliche Feststellung des angefochtenen Urteils getragen, mit der Minderung des Werts des Ziegeleigrundstücks, soweit die Befugnis des Klägers zur Schienenanlage in Betracht kommt, verneint wird. Für die Gestattung der Schienenanlage auf dem neuen Wege kommt, da, wie schon erwähnt ist, der Weg der Interessentengemeinde aufzulassen ist, die Genehmigung des Magistrats S. allein in Betracht. Der Vorwurf der Revision ist nicht gerechtfertigt, daß das Berufungsgericht das schon erwähnte Schreiben des Magistrats nicht zutreffend und ausreichend würdige, wenn es aus ihm entnehme, die Möglichkeit des Widerrufs der Gestattung des tatsächlich schon vorhandenen Schienenbetriebes sei eine so entfernte, daß dadurch in Hinblick auf den dann einzuführenden Lastwagenbetrieb keine größeren Abzüge beim Verkaufe gemacht werden würden, als früher gemacht worden wären. Zu dieser Beurteilung des Schreibens und zu der aus ihr gezogenen Folgerung konnte das Berufungsgericht sehr wohl gelangen, da der Magistrat sich bereit erklärt, f e r n e r h i n , ohne irgendwelche Bedenken nach dieser Richtung hin zu äußern, die Belassung

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 16:00 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

der Schienenanlage widerruflich zu gestatten. Hinsichtlich der Genehmigung der Interessentengemeinde liegen nach der hiermit begründeten Annahme des Berufungsgerichts die Verhältnisse ebenso, wie sie vorher lagen. Der Kläger hat auch keine Umstände dafür angeführt, daß ein Widerruf der Genehmigung seitens der Interessentengemeinde jetzt wahrscheinlicher sei, als er es früher war. Die Parteien hierüber zur Erklärung aufzufordern, lag für das Berufungsgericht kein Anlaß vor. Die Rüge, § 139 der Zivilprozeßordnung sei verletzt, ist deshalb ebenfalls nicht begründet. Daß der Kläger aber den Vorteil, den er bei der früheren Sachlage der Gestattung der Benutzung des Bahnkörpers verdankte, zur Herbeiführung einer Entschädigungspflicht des Beklagten nicht geltend machen kann, ist bereits ausgeführt.

Wegerecht.

Erkenntnis des Königlichen Oberverwaltungsgerichts, IV. Senats, vom 1. April 1912 in der Verwaltungsstreitsache des Eisenbahnfiskus, vertreten durch die Königliche Eisenbahndirektion zu S., Klägers und Berufungsklägers, wider die Stadtgemeinde M., Beklagte und Berufungsbeklagte.

Zulässigkeit des Verwaltungsstreitverfahrens für die Geltendmachung des Anspruchs auf Übernahme eines öffentlichen Weges in Eigentum und Unterhaltung. (§ 56,5 des Zuständigkeitsgesetzes vom 1. August 1883, § 63 des Landesverwaltungsgesetzes vom 30. Juli 1883.)

Aus den Gründen.

Bei km 41,5 + 77 und bei km 42,1 + 84 der S.-Bahn bestanden früher zwei Übergänge über die Eisenbahngleise, die den Verkehr nach den südlich der Bahn gelegenen Ländereien vermittelten, und von denen der erstgenannte Übergang zugleich die Verbindung zwischen der Stadt M. und dem Orte B. herstellte. Beide Schienenkreuzungen sind durch eine Überführung, die auf dem Banne der Stadt M. neu angelegt wurde und die auch die Neuanlegung eines Weges (Flur Nr. 4 Parzelle $\frac{404}{8^3}$) zur Folge hatte, beseitigt worden.

Der Kläger hat unter dem 6. Dezember 1910 Klage im Verwaltungsstreitverfahren gegen die Stadtgemeinde M. erhoben mit dem Antrage:

> die Beklagte für verpflichtet zu erklären, die infolge Beseitigung von Schienenübergängen auf dem Banne der Stadt M. neu angelegten Wege nebst Böschungen, Gräben und den Geländern, und zwar die Parzellen Flur 4 Nr. $\frac{399}{8}$ usw., $\frac{402}{8}$ und $\frac{404}{8^3}$, in Eigentum und Unterhaltung zu übernehmen und auf dem Bauwerk der Überführung, das selbst im Eigentum und in der Unterhaltung der Eisenbahnverwaltung verbleibt, den Wegekörper zu unterhalten.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 16:00 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Der Bezirksausschuß in T. hat durch Urteil vom 23. Februar 1911 die Klage zurückgewiesen. Die hiergegen vom Kläger eingelegte Berufung konnte keinen Erfolg haben.

Nach § 56 Nr. 5 des Zuständigkeitsgesetzes vom 1. August 1883 unterliegen der Entscheidung im Verwaltungsstreitverfahren Streitigkeiten der Beteiligten darüber, wem von ihnen die öffentlich-rechtliche Verpflichtung zur Anlegung oder Unterhaltung eines öffentlichen Weges obliegt. Der Kläger verlangt aber in seinem Klageantrage die Übernahme der dort bezeichneten Anlagen in Eigentum und Unterhaltung. Eine hierauf gerichtete Klage ist nicht zulässig; sie fällt unter keine der Streitigkeiten, für die nach § 56 Nr. 5 das Verwaltungsstreitverfahren stattfindet.

Wollte man aber auch den Antrag des Klägers dahin auffassen, was nach seinem Inhalte nur mit nicht leicht zu überwindenden Bedenken geschehen könnte, der Kläger wolle den Anteil der Beklagten an der dauernden Unterhaltung jener Wegestrecken festgestellt wissen, so wäre auch ein solcher Antrag unzulässig.

Der Kläger hat anerkannt, daß er verpflichtet ist, mit einem Anteile zu den Kosten der hier in Frage stehenden Wegestrecken beitragen zu müssen, und hat beantragt, diesen Anteil an der Wegeunterhaltung in dem anhängigen Verfahren durch Sachverständige feststellen zu lassen. Für ein solches Verfahren, bei dem die Parteien die anteilige Feststellung eines dem Grunde nach unstreitigen Rechtsverhältnisses begehren, ohne in bezug auf die Anteile zahlenmäßig be timmte, einander widersprechende Forderungen zu erheben, ist das Verwaltungsstreitverfahren nicht gegeben. Die Klage müßte, um den Erfordernissen des § 63 des Landesverwaltungsgesetzes vom 30. Juli 1883 zu genügen, den Antrag auf die Feststellung des zahlenmäßig genau bestimmten Anteils an der Unterhaltungslast enthalten. (Vergl. Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichts Band 40 Seite 232; Germershausen, Das Wegerecht, 3. Auflage, Band I Seite 651.)

Die Vorentscheidung war danach zu bestätigen.

Generated on 2019-07-31 16:00 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Gesetzgebung.

Deutsches Reich. Bekanntmachungen des Reichskanzlers:

Vom 20. Juni 1912, betr. die zur Ausstellung von Leichenpässen befugten Behörden und Dienststellen.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 334. Z.-Bl. f. d. D. R. S. 564.)

Vom 5. und 30. August 1912, betr. Grundsätze für die Besetzung der mittleren Kanzlei- und Unterbeamtenstellen bei den Reichs- und Staatsbehörden.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 335 und 373. Z.-Bl. f. d. D. R. S. 670 und 688.)

Preußen. Allerhöchster Erlaß vom 30. Juli 1912, betr. Bau und Betrieb der in dem Gesetze vom 14. Juni 1912, (G.-S. S. 171) vorgesehenen neuen Eisenbahnlinien usw. sowie Verwaltung und Betrieb der in das Eigentum des Staates übergehenden Bergheimer Kreisbahnen und Mödrath-Liblar-Brühler Eisenbahn.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 333. G.-S. S. 204.)

Allerhöchste Urkunde vom 15. September 1912, betr. die von der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft beschlossene Ausdehnung ihres Gesellschaftszweckes auf den Bau und zeitweiligen Betrieb einer Kleinbahn von Lübeck nach Segeberg.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 381.)

Erlasse des Ministers der öffentlichen Arbeiten:

	E.-V.-Bl. Seite
Vom 3. August 1912, betr. Vorschriften für die Beschaffung von Fahrzeugen, sowie Vorschriften für die Materialabnahme und Bauüberwachung auf den Lieferwerken . .	261
Vom 29. September 1912, betr. Unfallverhütungsvorschriften	382

Generated on 2019-07-31 16:00 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Deutsche Schutzgebiete. Kolonialeisenbahn-Bau- und Betriebsordnung.

Während auf den heimischen Haupt- und Nebenbahnen die aus dem früheren Bahnpolizeireglement für die Eisenbahnen Deutschlands hervorgegangene Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BO.) vom 4. November 1904 seit dem 1. Mai 1905 eingeführt war, fehlte es für die dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen in unsern afrikanischen Schutzgebieten bisher noch an einer entsprechenden einheitlichen Vorschrift für die Handhabung des Eisenbahnbetriebes, für Bau, Ausrüstung und Unterhaltung der Bahnanlagen und Fahrzeuge. Diese Lücke, die mit der zunehmenden Ausdehnung und Entwicklung der Eisenbahnen in den Kolonien immer empfindlicher fühlbar wurde, soll nunmehr beseitigt werden. Durch Verordnung des Reichskanzlers vom 15. Juli 1912 wird eine einheitliche Kolonialeisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (abgekürzte Bezeichnung KBO.) mit Wirkung vom 1. Januar 1913 in unseren afrikanischen Schutzgebieten (also mit vorläufigem Ausschluß von Neuguinea und Samoa) in Kraft gesetzt.

Der volle Wortlaut nebst Anlagen ist im amtlichen Teil des Deutschen Kolonialblatts Nr. 15, S. 679 u. f. dieses Jahrgangs veröffentlicht.

Die Anordnung und Einteilung des Stoffes und die Zählung der einzelnen Paragraphen entspricht genau der der heimischen BO. vom 4. Nov. 1904, so daß die aus heimischen Eisenbahnverwaltungen in den kolonialen Eisenbahndienst eintretenden Beamten und Bediensteten sich in dieser Hinsicht leicht zurechtfinden können. Die KBO. lehnt sich im wesentlichen an die heimatlichen Bestimmungen für unsere Nebenbahnen an, sucht aber eine zu weitgehende Festlegung der Vorschriften in den Einzelheiten zu vermeiden, um die Entwicklung und Bewegungsfreiheit der Bahnunternehmungen möglichst wenig zu beschränken. Den Kaiserlichen Gouvernements als den Landesaufsichtsbehörden ist in vielen Fällen ein weitgehender Spielraum für den Erlaß von Ausführungs- oder Ausnahmebestimmungen eingeräumt. Die Vorschriften beziehen sich auf die Schutzgebietsbahnen für den öffentlichen Verkehr einerseits mit Meter- oder Kapspur, andererseits mit der Feldspur, und zwar sind die Bestimmungen für die beiden ersten Spurweiten auf die linke, die für die Feldspur auf die rechte Seitenhälfte, gemeinsame Bestimmungen über die volle Seite gedruckt. Auf der linksseitigen Hälfte sind alle Maße, die sich auf die Kapspur beziehen, in Klammern beigefügt.

Die Abweichungen gegenüber der BO. sind nur geringfügiger Natur. Über Richtungs- und Neigungsverhältnisse bei Neubauten ist bestimmt, daß in durchgehenden Hauptgleisen Krümmungen von weniger als 150 (100)[1]) m Halbmesser, in den übrigen Gleisen von weniger als 100 (50) m Halbmesser nicht zulässig sind. Die Längsneigung auf freier Strecke darf in der Regel 1 : 40 (1 : 25) nicht überschreiten. Der Bahnkörper muß so breit sein, daß der Schnitt der Böschung mit einer durch Schienenunterkante des nächsten Gleises gelegten Geraden mindestens 1,40 (1,10) m von Gleismitte entfernt ist. Die Spurweite beträgt im geraden Gleis 1,000 m, 1,067 m für Kapspur und 0,600 m für Feld-

[1]) Die Angaben in Klammern beziehen sich hier und im folgenden immer auf die Feldspur.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 16:00 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

spur. Bestehende Feldspurbahnen mit einer anderen Schmalspur als 0,600 m unterliegen gleichfalls dieser Ordnung. Die Vorschriften über Anwendung des Telegraphen und Fernsprechers, über Signale und Signalordnung, Ausrüstung der Lokomotiven und Triebwagen sind dieselben, während über Streckenblockung und Läutewerke nichts gesagt ist. Der Raddruck stillstehender Fahrzeuge darf bei der größten Belastung im allgemeinen nicht mehr als 3,5 (2,5) t betragen und auf Strecken, wo der Oberbau und die Brücken eine genügende Tragfähigkeit haben, 6 (3,5) t erreichen.

Die Bahn muß innerhalb 72 Stunden mindestens einmal auf ihren ordnungsmäßigen Zustand untersucht werden, wenn die zulässige Geschwindigkeit mehr als 20 km beträgt. In tropischen Kolonien ist die Bahn während der Jahreszeit, in der starke Regenfälle zu erwarten sind, an jedem Betriebstage zu untersuchen.

Als Eisenbahnbetriebs- und Eisenbahnpolizeibeamte sind dieselben Beamten, Bediensteten und Arbeiter aufgeführt wie in § 45 und 74 der BO. mit der Ausnahme, daß nicht allgemein ein Lebensalter von 21 Jahren erfordert, sondern das Mindestalter durch die Landesaufsichtsbehörde festgesetzt wird. Das Gouvernement hat auch im Einzelfalle darüber zu befinden, inwieweit Nichtdeutschen oder Nichteuropäern diese Beamteneigenschaften beigelegt werden können, welche Befugnisse farbigen Bahnpolizeibeamten beizulegen und insbesondere inwieweit sie zur Festnahme von Weißen berechtigt zu erachten sind.

Rußland. Allerhöchst bestätigtes, vom Reichsrat und der Reichsduma genehmigtes Gesetz vom 28. Juni 1912, betr. die Entschädigung unfallverletzter Bediensteten, Werkstattsarbeiter und Arbeiter an den Eisenbahnen, die für die allgemeine Benutzung eröffnet sind, sowie der Familienglieder dieser Personen.

(Veröffentlicht im Ukasatel des Ministeriums der Verkehrsanstalten Nr. 31 vom 4. August 1912.)

Das Gesetz bestimmt, daß das Zug- und Lokomotivpersonal, die Rangierer, Weichensteller an mit der Hand gestellten Weichen, Zug- und Stationsaufseher, Rangiermeister, Wagenschmierer und ebenso die nur vorübergehend mit dieser Tätigkeit beauftragten Personen $^3/_4$, alle übrigen Bediensteten und Arbeiter $^2/_3$ des Tagesverdienstes erhalten. In bestimmt aufgeführten Fällen wird der ganze Verdienst als Pension gezahlt. Für den Fall des Todes wird a) $^1/_{12}$ des Jahresverdienstes zur Beerdigung, aber nicht weniger als 30 Rbl.; b) der Witwe $^3/_8$ oder $^1/_3$ des Tagesverdienstes als Pension; c) für jedes halbwaise Kind $^1/_6$, für volle Waisen $^1/_4$ des Tagesverdienstes, und zwar bis zum 18. Lebensjahre gezahlt.

Jede Staats- oder Privatbahn zahlt in jedem einzelnen Falle den kapitalisierten Schuldbetrag zu einem gemeinsamen Pensionsfonds, der staatlich verwaltet wird und aus dem die Pensionen den Berechtigten gezahlt werden.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 16:00 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Allerhöchst bestätigtes, vom Reichsrat und der Reichsduma genehmigtes Gesetz vom 5. Juli 1912, betr. Eisenbahnschulen des Betriebsdienstes.

(Veröffentlicht im Ukasatel des Ministeriums der Verkehrsanstalten Nr. 34 vom 25. August 1912.)

Die dem Gesetze beigefügte Verordnung zerfällt in folgende Abschnitte:

I. Allgemeine Bestimmungen;
Zweck der Schulen ist in erster Reihe, Kinder von Eisenbahnbediensteten für den mittleren Dienst vorzubereiten.
II. Lehrplan;
III. die Beteiligten;
IV. der Lehrkörper;
V. pädagogischer Beirat und Wirtschaftsausschuß;
VI. Recht und Privilegien der Schulen.

Allerhöchste Verordnung der zweiten Abteilung des Reichsrates vom 28. Mai 1912, betr. die Bildung einer Altai-Eisenbahn-Gesellschaft und die Bestätigung von deren Satzungen.

(Veröffentlicht im Ukasatel des Ministeriums der Verkehrsanstalten Nr. 28 vom 14. Juli 1912.)

Es bestimmt: § 1. Die Bahn beginnt bei der Station Nowonikolajewsk der sibirischen Eisenbahn, geht über Barnaul bis Ssemipalatinsk, nebst Zweigbahn nach Biisk; § 2. Die Länge der Bahn beträgt 764 Werst; § 3. Die Gesellschaft besitzt die Bahn 81 Jahre, danach geht sie kostenlos an den Staat über; § 9. In 5 Jahren muß die Bahn fertiggestellt sein; § 16. Alles zum Bau und Betrieb erforderliche Material muß aus Rußland bezogen werden. Aus dem Auslande, auch mit Bezahlung des Zolles, darf Material nur mit besonderer Genehmigung des Ministers bezogen werden; § 21. Das Baukapital besteht aus 55 Mill. Rbl., garantiert vom Staat mit 4½% Zinsen und Tilgung, und aus 7 201 000 Rbl. Aktien. Das Aktienkapital wird während der Bauzeit mit 3 % verzinst; § 27. Aus dem Reingewinn werden zunächst Zinsen und Tilgung des Obligationenkapitals gedeckt, sodann erhalten die Aktieninhaber bis zu 8 %. Bleibt dann noch Gewinn übrig, so wird dieser geteilt zwischen dem Staat 75 % und den Aktionären 25 %; § 48. 25 Jahre nach Eröffnung des Betriebes kann der Staat die Bahn jederzeit ankaufen.

Erlaß des Ministers der Verkehrsanstalten vom 2./8. Juni 1912, Nr. 16888 betr. Ergänzung des § 1 der Regeln über die Beförderung noch nicht bearbeiteter Felle und Häute in ganzen Wagenladungen.

(Veröffentlicht im Ukasatel des Ministeriums der Verkehrsanstalten Nr. 33 vom 18. August 1912.)

Der § 1 der vorliegenden Regeln ist durch eine Anmerkung 2 ergänzt, die bestimmt, daß die Plomben, die an die Verschnürung zu legen sind, die Firmen-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 16:00 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

zeichen oder deren Anfangsbuchstaben tragen sollen. Ist die Sendung versichert, so sind die Angaben hierüber im Frachtbrief zu vermerken.

Erlaß des Minister der Verkehrsanstalten vom 13./17. Juli 1912, Nr. 20305/14241, betr. Einführung neuer Regeln über die Beförderung von Vieh und frischen tierischen Erzeugnissen auf den Eisenbahnen.

(Veröffentlicht im Ukasatel des Ministeriums der Verkehrsanstalten Nr. 33 vom 18. August 1912.)

Der Erlaß enthält die Einführungsbestimmungen, während die Regeln selbst in 5 Abschnitte zerfallen, und zwar

a) Regeln über die Beförderung des Viehs im Innern des Reiches (§ 1 bis 51),

b) Regeln über die Beförderung des Viehs bei dessen Ausfuhr aus Rußland (§ 52—56),

c) Regeln über die Beförderung von Schweinen bei deren Ausfuhr aus Rußland (§ 57—66),

d) Regeln über die Beförderung von Vieh bei dessen Einfuhr nach Rußland aus dem Auslande (§ 67—71),

e) Regeln über die Beförderung von frischen tierischen Erzeugnissen (§ 72—97).

Als Anlage zu dem Erlaß ist abgedruckt: Gesundheitspolizeiliche Bestimmungen über Behandlung des Inhalts, Reinigung und Desinfektion der Stationsbaulichkeiten, der Wagen und überhaupt aller Gegenstände, die während der Beförderung auf den Eisenbahnen von Tieren und von ihnen herstammenden frischen Erzeugnissen im Gebrauch gewesen sind.

Generated on 2019-07-31 16:00 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Bücherschau.

Besprechungen.

von Buschman, Dr. Alfred Freiherr, k. k. Sektionschef a. D. Die Dienstorganisation der österreichischen Staatsbahnen und ihre Reform. Wien 1912. Alfred Hölder. 232 S.

Bekannt ist die treffliche „Geschichte der Verwaltung der österreichischen Eisenbahnen", welche derselbe Verfasser auf Grund amtlicher Quellen bearbeitet und im IV. Bande des Kaiser-Jubiläumswerkes „Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie" 1899 hat erscheinen lassen. Während von Buschman in dem damaligen Werke die Entwicklung bis zu der im Jahre 1896 erfolgten Organisation der österreichischen Staatsbahnen darstellt, zeigt er im vorliegenden Buche, welche Widerstände politischer und nationaler Art sich der Durchführung jener Organisation entgegengestellt, und welche erheblichen Mängel sich daraus für die Dienstorganisation der österreichischen Staatsbahnen ergeben haben. Es werden die zahlreichen, noch immer nicht abgeschlossenen Versuche der Staatsregierung geschildert, zu einer befriedigenderen Verfassung der Staatseisenbahnverwaltung zu gelangen, diese Bestrebungen eingehend beleuchtet und schließlich Vorschläge für den Weg gemacht, auf dem das Ziel erreicht werden könne.

Der Verfasser, welcher sich selbst als außer Dienst befindlich bezeichnet, steht anscheinend nicht mehr in amtlichen Beziehungen zur Staatseisenbahnverwaltung. Seine Beurteilung der Dienstverhältnisse ist unbeengt und manchmal scharf, aber sichtlich erfüllt von warmer Anteilnahme an seinem früheren, in hoher Stellung abgeschlossenen Wirkungskreis, an seinem Lande, an dem für den Staat gewonnenen Bahnbesitz und den großen, mit diesem Eigentum zu lösenden Aufgaben. Der Eifer, mit welchem er seine Anschauungen vertritt, fesselt und macht es auch dem außerösterreichischen Leser möglich, den zum Teil weitläufigen Ausfüh-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 16:00 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

rungen auf dem für wenige anziehenden Gebiet des inneren Verwaltungsdienstes mit Spannung zu folgen.

Der Inhalt läßt aufs deutlichste die Schwierigkeiten erkennen, mit welchen der Staatsbahngedanke in Österreich zu kämpfen hat. Schon 1841 durch eine kaiserliche Entschließung anerkannt und in glänzendem Ausbau großer Linien verwirklicht, wurde der Plan einer einheitlichen Staatsbahnverwaltung in der Not der Zeit wieder aufgegeben, das schon hergestellte Netz bis 1858 verkauft und zerstückelt. Als der Privatbahnbau in der Krise der 70er Jahre stockte und die Finanzlage des Staates sich gekräftigt hatte, schritt man von neuem zum Erwerb von Staatsbahnen, verstaatlichte von 1880 an die meisten großen Privatbahnen und ist heut zu einem Besitz von 19 000 km staatlicher Linien in allen Teilen der Monarchie gekommen.

Jetzt aber schwankt die Meinung, wie früher über die Frage ob Staats- oder Privatbahn, hin und her über die Organisation, die der Staatsbahnverwaltung zu geben ist. Die Staatsbahn der 50er Jahre war entsprechend der damaligen Richtung des österreichischen Staates zentralistisch gewesen, zusammengefaßt unter dem Handelsministerium in selbständigen, nach Verkehrsrouten abgeteilten Direktionen. Im Anschluß an diese Abgrenzung waren die späteren Privatgesellschaften gebildet, welche mit dem Sitze in Wien ihre Linien bis an die Staatsgrenze erstreckten.

Bei den ersten Erwerbungen der späteren Zeit (Kronprinz-Rudolfs-, Elisabeth-Bahn) wurde wiederum in zentralistischem Sinne eine einzige Generaldirektion in Wien errichtet, welche im engen Anschluß an das Ministerium das allmählich bis auf 13 800 km anwachsende Netz mit Hilfe von konzentrisch abgegrenzten Betriebsdirektionen verwaltete. Den allgemeinen Klagen über die Schwerfälligkeit der Generaldirektion, bei welcher fast die gesamte Betriebsleitung vereinigt war, sollte die Organisation von 1896 abhelfen, nach welcher die Generaldirektion aufgelöst wurde, ein neu geschaffenes Eisenbahnministerium die Oberleitung übernahm und unter ihm Direktionen mit erweiterter Zuständigkeit die unmittelbare Verantwortlichkeit für den Betrieb ohne Zwischenstellen in möglichst nach Verkehrsrouten abgegrenzten Bezirken von 800—1 000 km haben sollten.

Buschman beklagt, daß diese Organisation nicht völlig zur Ausführung gekommen, die Trennung der Bezirke nach Routen unterblieben, die Zuständigkeit der Betriebsdirektionen infolgedessen noch immer beschränkt und das Eisenbahnministerium — mit jetzt 41 Dezernenten in 8 Sektionen ohne den einer besonderen Stelle zugewiesenen Neubau — ebenso überlastet ist, wie früher die Generaldirektion. Für die nach 1906 vorgenommenen Verstaatlichungen (KaiserFerdinands-Nordbahn, Staatseisenbahngesellschaft, Nordwestliche usw.) ebenso wie für die staatlichen

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 16:00 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Lokalbahnen sind deshalb behufs Entlastung des Ministeriums Einzelanordnungen getroffen, die aber die „Verworrenheit" nur vermehrt haben.

Zur Beseitigung der sich hieraus ergebenden „allgemein beklagten" Zustände sind seit 1908 Verhandlungen von der Regierung eingeleitet, die bald im Ministerium, bald in dem mehr als hundertköpfigen Staatseisenbahnrat gespielt, aber noch kein Ergebnis geliefert haben. Der Verfasser macht dafür neben dem häufigen Wechsel der Eisenbahnminister — 6 in vier Jahren, 3 allein in 1911 — hauptsächlich die nationalistischen Bestrebungen verantwortlich, welche darauf hinausgehen, die Grenzen und Zuständigkeiten in der Staatsbahn nicht nach Verkehrsrücksichten, sondern nach Sprachgebieten festzusetzen. Er selbst ist für ein Verkehrsministerium, welches Landstraßen, Wasserwege, Eisenbahnen, Post zusammenfaßt und sich bei den Eisenbahnen auf Oberleitung, Aufsicht, Budget beschränkt, die Verwaltung aber mit großer Selbständigkeit bis zur Staatsgrenze reichenden Generaldirektionen sämtlich in Wien überläßt, unter welchen der Betrieb von Bezirksdirektionen geführt werden soll. Buschman ist im Gegensatz zu Preußen und Bayern, deren Organisationen in Österreich geprüft, aber mit Rücksicht auf die nationale Geteiltheit nicht für passend gefunden sind, in erster Reihe für 3 Instanzen im dortigen Eisenbahnwesen.

Viele auch in Deutschland schwebende Einzelfragen der Eisenbahnverwaltung werden in dem Buche beiläufig in sachkundiger Weise erörtert. Man sieht, wie ähnlich auch hier die im übrigen so vielfach gleich gearteten Verhältnisse der Eisenbahnen in Österreich und Deutschland liegen. Daß es dem schönen stammverwandten Nachbarlande gelingen möge, in gleicher Weise wie bei uns zu einer befriedigenden Organisation seiner Bahnen zu gelangen, ist ein Wunsch, mit dem jeder deutsche Leser das Buch von Buschmans aus der Hand legen wird. *Wehrmann.*

Elsas, Fritz, Doktor der Staatswissenschaften. Die Ausnahmetarife im Güterverkehr der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft. Ein Beitrag zur gegenwärtigen Eisenbahntarifpolitik. Heft 26 der Tübinger staatswissenschaftlichen Abhandlungen, herausgegeben von C. J. Fuchs. XIV und 151 Seiten. 8°. Stuttgart 1912. Ferdinand Enke. Preis 6,20 ℳ.

Es ist eine erfreuliche Erscheinung, daß sich auch bei uns allmählich die Lehrer der Staats- und Volkswirtschaft an den Hochschulen eingehender mit den Eisenbahntarifen beschäftigen. Ihre Kenntnis und ihr Studium ist nicht nur von erheblicher Bedeutung für die Lehre von der Preisbildung,

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 16:00 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

die Geschichte der Preisbewegung. Sie spielen außerdem eine immer größere Rolle in unserem wirtschaftlichen Leben. Die Tarife werden bei uns gemacht von der Eisenbahnverwaltung, deren Vertreter zwar bemüht sind, mit der Wissenschaft Fühlung zu halten — wie denn eine Reihe hervorragender wissenschaftlicher Werke von Eisenbahnfachmännern geschrieben sind — und außerdem sich seit länger als einem Menschenalter der Mitwirkung und des Rats der Verkehrsinteressenten bedienen. Aber es kommt nur ganz vereinzelt vor, daß die Vertreter der Wissenschaft die bestehenden Verhältnisse einmal unter ihre Lupe nehmen, daß sie prüfen, wieweit das von den Praktikern Geschaffene auch vor dem Urteil der Wissenschaft, der Volkswirtschaftslehre bestehen kann. Und doch ist wohl auf keinem Gebiete ein so reiches und zuverlässiges Material der wissenschaftlichen Untersuchung zur Verfügung. Es sind nicht nur die Tarife selbst, die ja veröffentlicht werden, sondern vor allem die gleichfalls der Öffentlichkeit zugänglichen Verhandlungen der wirtschaftlichen Beiräte (Bezirkseisenbahnräte und Landeseisenbahnräte) und der ständigen Tarifkommission nebst Generalkonferenz der Deutschen Eisenbahnen. Diese allmählich zu bedeutendem Umfange angeschwollenen Bände enthalten nicht allein die Auffassungen der Eisenbahnen, sondern in demselben Umfang die Äußerungen und Gutachten der beteiligten wirtschaftlichen Kreise, sie geben nicht etwa nur die Ansichten e i n e r Partei wieder, sondern es kommen alle Parteien darin zum Worte und alles tatsächliche Material wird mit peinlicher Gewissenhaftigkeit von a l l e n Seiten beschafft.

In dem vorliegenden Buch begrüße ich den Versuch, einen wichtigen Teil dieses Materials wissenschaftlich zu bearbeiten, ein Versuch, den ich im ganzen als wohl gelungen bezeichnen kann. Der Verfasser hat sich die Aufgabe gestellt, die Bedeutung, die Ursachen und die Wirkungen der Ausnahmetarife zu ergründen, die in Preußen nach der im Jahre 1910 dem Landeseisenbahnrat mitgeteilten Übersicht bestanden haben, und er ist bemüht, sich aus den Verhandlungen des Landeseisenbahnrats und aus anderen Quellen und unter Heranziehung der wissenschaftlichen Literatur über das Wesen dieser Tarife zu unterrichten. Die Ergebnisse seiner Untersuchung werden nach wissenschaftlichen Grundsätzen gruppiert. Er beschreibt in Teil II seines Buches (S. 24—91) die gegenwärtig geltenden Ausnahmetarife (die Güter, für die sie gelten, die Anwendungsbedingungen, die Gründe der Einführung und die einzelnen Tarife unter besonderer Berücksichtigung ihrer handelspolitischen Bedeutung) sowie deren inneren Aufbau, soweit er sich von dem der normalen Tarife unterscheidet. Im Teil III (S. 92—142) werden dann die Wirkungen der Ausnahmetarife für die Volkswirtschaft im allgemeinen sowie den Verkehr und die Finanzen der Eisenbahn dargestellt. Diese Ausführungen, die wichtigsten des Buches,

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 16:00 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

zeigen, daß der Verfasser mit Verständnis an seine Aufgabe herangetreten ist, daß er mit ruhiger Objektivität und ohne Voreingenommenheit sein Urteil bildet, und sie sind ein gutes Zeugnis für den Fleiß und die Gründlichkeit, mit der er gearbeitet hat. Für mich, der ich den Verhandlungen des Landeseisenbahnrats seit seiner Begründung regelmäßig beigewohnt habe, war es eine besondere Freude, zu sehen, welchen Eindruck diese Verhandlungen auf einen jungen Gelehrten gemacht haben. Den Eisenbahnern und hauptsächlich auch den Mitgliedern der wirtschaftlichen Beiräte kann ich nur empfehlen, diese Darstellung gründlich zu lesen. Auf Einzelheiten einzugehen, hat um so weniger Zweck, als ich in allen wesentlichen Punkten mit dem Verfasser einverstanden bin. Nur ein paar Kleinigkeiten möchte ich hervorheben:

S. 69/70. Mit den in der Reichsverfassung erwähnten Notstandstarifen haben die Notstandstarife, wie sie in Preußen häufig eingeführt werden, nichts zu tun; das ergibt schon der Wortlaut des Art. 46 Abs. 1 der Verfassung. Leider haben sich einzelne Industrielle, Kaufleute und Landwirte daran gewöhnt, ihre Wünsche nach Tarifermäßigungen damit zu begründen, daß bei ihnen „Notstand" herrsche; man glaubt, damit seine Wünsche am besten begründen zu können. Sehr richtig weist dagegen der Verfasser (S. 92) darauf hin, wie schwierig es oft ist, genau zu prüfen, „inwieweit sich privatwirtschaftliche Sonderinteressen unter dem Deckmantel, allgemeine Interessen darzustellen, breit machen". Nur nebenbei bemerke ich dabei, daß zur Zeit der Entstehung der Reichsverfassung der Ausdruck Spezialtarif eine andere Bedeutung hatte, als die zu den regelmäßigen Tarifen gerechneten Spezialtarife des Deutschen Gütertarifs, der erst im Jahre 1877 eingeführt ist. Daraus erklärt sich die S. 11/12 mit Recht hervorgehobene Unstimmigkeit.

Daß einzelne Handelskammern, wie S. 3/4 bemerkt wird, es aufgegeben haben, Aufzeichnungen über Eisenbahntarife zu machen, ist recht bedauerlich; denn in den deutschen Tarifen sich zurechtzufinden, ist heute doch wirklich nicht so schwer. Ich nehme an, daß es sich in der Tat nur um einzelne Handelskammern handelt und daß die Mehrzahl anders verfährt. Aus meiner eigenen Erfahrung weiß ich z. B., daß die Handelskammer in Bremen, deren Syndikus ich vier Jahre lang gewesen bin, die Prüfung und Kontrolle der damals (in der ersten Hälfte der 70er Jahre des vorigen Jahrhunderts) viel unübersichtlicheren Tarife zu ihren wichtigsten Aufgaben rechnete.

Die Schlußbetrachtungen des Verfassers über die preußische Eisenbahntarifpolitik, die er im Teil IV seines Buches ausspricht, kann man sich wohl gefallen lassen. Er bemerkt S. 144: „Die staatliche Ausnahmetarifpolitik Preußens hat eine ruhige, stetige Entwicklung der Ta-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 16:00 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

rife ermöglicht und alles Sprunghafte vermieden. Bei der Bedeutung der Transportkosten für die Produktion ist diese gleichmäßige Fortbildung der Tarife von größtem Werte, der noch dadurch außerordentlich verstärkt wird, daß sich die Entwicklung der preußischen Ausnahmetarife im engen Anschluß an positive wirtschaftliche Bedürfnisse vollzogen hat. Mögen auch eine ganze Reihe von mehr oder weniger berechtigten Einzelwünschen dabei nicht erfüllt worden sein — die Behauptung, die Entwicklung der preußischen Eisenbahntarife wäre stillgestanden, ist auf alle Fälle eine Übertreibung." Wenn der Verfasser (S. 149) noch über das Fortbestehen eines gewissen Partikularismus der Eisenbahntarifpolitik bei den deutschen Eisenbahnen klagt und eine möglichste Einheit in der Ausnahmetarifpolitik für erstrebenswert erklärt, so kann ich mich diesem Wunsche nur anschließen, aber dabei nicht unbemerkt lassen, daß Preußen allein zur Beseitigung vorhandener, übrigens nicht mehr zu schlimmer Unzuträglichkeiten nicht wohl mehr tun kann, als es getan hat und weiter zu tun bemüht ist. — Die Ergänzung der bestehenden regelmäßigen Tarife durch einen Spezialtarif IV, die natürlich den Wegfall einer Reihe von Ausnahmetarifen zur Folge haben würde, die heute nur noch dem Namen nach Ausnahmetarife sind, ist, soweit mir bekannt, wiederholt erwogen worden, aber auf allerhand Bedenken gestoßen, auf die ich hier nicht eingehen kann. *A. v. der Leyen.*

Kochenrath, W., Dipl.-Ing. Grundzüge des Eisenbahnwesens, II. Teil: Stations- und Sicherungsanlagen. Bibliothek der gesamten Technik. 163. Band. Hannover 1912. Dr. Max Jäneke. 170 S. mit 144 in den Text gedruckten Abbildungen und sechs Tafelzeichnungen. Preis in Ganzleinenband 2,40 ℳ.

Das Lehrbuch, dessen erster Teil im Jahre 1909 S. 535 des Archivs besprochen worden ist, soll zum Unterricht an technischen Lehranstalten, bei der Vorbereitung für den mittleren technischen Eisenbahndienst und zum Gebrauch in der Praxis dienen. Es behandelt auf den ersten hundert Seiten Zwischenbahnhöfe in Durchgangsform ohne Abzweigung, Empfangsgebäude, Güterschuppen, Lokomotivschuppen und Wassertürme einfacher Art. Verschiebebahnhöfe werden kurz erwähnt. Den Schluß bildet eine Besprechung der Signale, Stellwerke und Blockanlagen. Manche Dinge werden mit großer Breite behandelt, so der Betrieb auf kleinen und mittleren Bahnhöfen. Andere Dinge kommen etwas zu kurz, so werden z. B. den Verschiebebahnhöfen 2 Seiten, den Blocksperren nur 4 Seiten gewidmet; hieraus dürften sich besonders beim Selbststudium Schwierigkeiten ergeben.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 16:00 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Auf Seite 2 müßte neben der Bezeichnung „Betriebsbahnhof" auch der Ausdruck „Abstellbahnhof" angewandt werden. Auf Seite 20 werden für Schnellzugstrecken als Halbmesser bei Gegenkrümmungen zu kleine Werte (500—1 000 m) angegeben. Bei der Abb. 46, Seite 46, müssen Schnellzüge bei der Ausfahrt den krummen Strang einer Weiche durchfahren. Die Behauptung auf Seite 47, für die Weichenanlagen von Verschiebebahnhöfen würden meist Neigungen von 1 : 8 und 1 : 7 angewandt, trifft nicht zu. Derartige kleine Mängel finden sich noch an manchen anderen Stellen. Ausstattung und Zeichnungen sind gut. *Oder.*

Birk, Alfred, Dipl.-Ing., Eisenbahnoberingenieur a. D., o. ö. Professor. Die Entwicklung des modernen Eisenbahnbaues. Sammlung Göschen Nr. 553. Leipzig 1911. G. J. Göschensche Verlagshandlung. 134 S. mit 27 Abb. In Ganzleinenband 80 ₰.

Inhalt und Art des Büchleins werden am besten durch die Kapitelüberschriften gekennzeichnet, die folgendermaßen lauten: Die Heimat der Lokomotiveisenbahnen, der Siegeszug der Lokomotive, der Zusammenbruch des Privatbahnsystems, der nationalökonomische Liberalismus und seine Bedeutung für die Entwicklung des Eisenbahnwesens, die Neben- und Kleinbahnen, die Eisenbahnpolitik der Gegenwart, die außereuropäischen Eisenbahnen, Aufgaben der Gegenwart und Zukunft. All diese schwierigen und verschiedenartigen Fragen werden auf 131 Seiten nicht ohne stilistische Gewandtheit, aber naturgemäß ohne Gründlichkeit behandelt. Eine Besprechung der Einzelheiten erübrigt sich daher. Die Abbildungen sind zum Teil sehr mangelhaft, z. B. die 7,5 × 5 cm große Übersichtskarte der Eisenbahnen von Wien nach Galizien, auf der man mit bloßem Auge nur die Namen Wien und Brünn mühsam entziffern kann. *—d—*

Hruschka, Artur, Dr. techn., k. k. Baurat. Grundlagen der Zugförderung beim elektrischen Betriebe der k. k. österreichischen Staatsbahnen. München, 1912. R. Oldenbourg.

Das Buch enthält den neu herausgegebenen Sonderabdruck eines vor 2 Jahren in der Zeitschrift „Elektrische Kraftbetriebe und Bahnen" erschienenen längeren Aufsatzes. Die Arbeit behandelt auf allgemeinster Grundlage und zunächst unabhängig von der Betriebsart die Beziehungen

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 16:00 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

zwischen Treibgewicht, Wagengewicht, Neigung, Krümmung, Geschwindigkeit, Beschleunigung, Schienenreibung und Bahnwiderstand.

Die hierdurch gewonnenen Werte, Formeln, Rechnungsverfahren sind für eine groß angelegte Untersuchung über die Einführung elektrischer Zugförderung mit einphasigem Wechselstrom auf den im Betriebe der österreichischen Staatsbahnen stehenden Vollbahnen bestimmt.

Das umfangreiche zeichnerische und rechnerische Material ist übersichtlich angeordnet und teilweise von allgemeinem Wert. Lehrreich sind u. a. die Zusammenstellungen der nach den zahlreichen verschiedenen Formeln berechneten Fahrwiderstandslinien für die einzelnen Zuggattungen, aus denen für die vorliegende Untersuchung geeignete Mittelwerte gebildet sind.

Bemerkenswert ist die bei den österreichischen Staatsbahnen übliche Festsetzung von Maximal-, Normal- und ermäßigten Lasten für die einzelnen Züge und Lokomotivgattungen in Abhängigkeit von den Witterungsverhältnissen. Den Maximallasten liegt hierbei eine Reibungsziffer von 1: 5,5, den Normallasten eine solche von etwa 1: 6 zugrunde.

Der Zuschlag von 10 % zum Wagengewicht zur Berücksichtigung der umlaufenden Massen bei der Beschleunigung und Verzögerung erscheint für Triebwagen einerseits und für sehr leichte Wagen andererseits angemessen; für Wagen mit Achsdrücken von 7 t und mehr ist er zu hoch. Übrigens ist der Zuschlag für elektrische Lokomotiven mit unmittelbar gekuppelten Motoren größer zu bemessen, als bei Motoren mit Zahnradvorgelege — nicht kleiner, wie der Verfasser glaubt.

Die Abhandlung gibt einen umfassenden Überblick über die theoretischen technischen Grundlagen der Eisenbahnzugförderung. *Br.*

Heber, Georg, Ingenieur. Elektro-Auskunftei. Erklärendes Wörterbuch der Fachausdrücke und Bezeichnungen der gesamten Elektrizitätslehre. Leipzig 1912. Schulze & Cie. Preis gebunden 2 ℳ.

Das Wörterbuch enthält auf 354 Seiten die Erklärungen von etwa 2000 verschiedenen Fachausdrücken. Natürlich finden sich — wie bei jedem neu zusammengestellten Wörterbuch — manche Irrtümer und Lücken; einige anscheinend nur infolge von Korrekturversehen (bei „Kommutator" wird z. B. auf „Stromwender" und „Kollektor" verwiesen, obwohl beide Bezeichnungen nicht aufgenommen sind; auch „Kommutierung" fehlt ganz).

Die einzelnen Gebiete der Elektrotechnik sind nicht gleichmäßig behandelt. Die physikalischen und medizinischen Ausdrücke und Erläuterungen überwiegen. Die Technik, vor allem die Starkstromtechnik einschließ-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 16:00 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

lich des Gebietes der elektrischen Bahnen, tritt sehr zurück und läßt die im Untertitel des Buches hervorgehobene „Berücksichtigung der neuesten Fortschritte“ nicht erkennen.

Wenn bei einer Neuauflage die Starkstromtechnik, die doch jetzt auch bei einem ausgedehnten Kreise von Nicht-Elektrotechnikern im Vordergrund der beruflichen und allgemeinen Interessen steht, mehr berücksichtigt wird, dürfte das Buch eine größere Verbreitung verdienen und finden.

Br.

Das Eisenhüttenwesen. von H. Wedding. Vierte Auflage. B. G. Teubner 1912; Preis geb. 1,25 ℳ.

Die vorliegende vierte Auflage des kleinen trefflichen Buches ist nach dem Tode Weddings von seinem Sohn bearbeitet worden. Die Änderungen und Ergänzungen sind dem schnellen Fortschritt der Wissenschaft entsprechend so weitgehend, daß es sich tatsächlich um eine völlige Neubearbeitung handelt.

Das Buch gliedert sich in zwei Teile: der erste ist der Geschichte und Statistik des Eisens, den theoretischen Grundlagen, den Legierungen (besonders den Eisenkohlenstoff-Legierungen), den Eigenschaften der technisch verwendeten Eisenarten, den Brennstoffen, Erzen und Zuschlägen gewidmet. Dieser erste Teil führt auch den mit den chemischen und physikalischen Grundlagen weniger Vertrauten sehr gut in das Gebiet ein. Der zweite Teil behandelt die Darstellung des Roh- und des schmiedbaren Eisens und die Formgebung. Hierbei wird z. B. auch die Herstellung von Eloktrostahl erörtert.

Die durch gute Abbildungen unterstützte leicht verständliche Darstellung wird dem Werkchen einen großen Leserkreis sichern. *B.*

The Bureau of Railway Economics. Washington. Railway Economics. A collective catalogue of books in fourteen American libraries. Gedruckt von der University of Chicago Press. Mai 1912. X u. 445 S. groß 8°.

In den letzten Jahren haben in den Vereinigten Staaten von Amerika viele Untersuchungen und Erörterungen über die wirtschaftliche Seite des Eisenbahnwesens stattgefunden. Anlaß dazu boten die unbefriedigenden Zustände auf den Eisenbahnen, die Tarife, die Finanzwirtschaft, die Arbeiterverhältnisse usw., daneben aber die wiederholten Versuche, mit Hilfe der Gesetzgebung des Bundes und der Einzelstaaten anerkannte Mißstände zu beseitigen. Bei all diesen Erörterungen ergab sich ein mehr und mehr

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 16:00 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

fühlbarer Mangel. Soviele tüchtig gebildete, praktisch und theoretisch befähigte Männer sich auch in den Vereinigten Staaten mit dem Eisenbahnwesen beschäftigen, so fehlte doch in der Bevölkerung, auch in den Parlamenten, eine gründliche Einsicht in das Wesen und die Bedeutung der Eisenbahnen, und die großen Eisenbahnverwaltungen und ihre Leiter wirtschafteten hauptsächlich nach eigenen Erfahrungen, einer einmal bestehenden Übung, nicht nach allgemeinen Grundsätzen. Es fehlte daneben an genauer Kenntnis der Eisenbahnen anderer Länder und damit an der Möglichkeit, Vergleiche und Schlüsse aus den dortigen Erfahrungen für die Behandlung der heimischen Eisenbahnen zu ziehen.

Diese Mängel wurden auf einer Versammlung von Eisenbahnpräsidenten im Frühjahre 1910 besprochen. Man beschloß, zu ihrer Beseitigung eine neue Einrichtung zu schaffen, mit der Aufgabe, die wirtschaftlichen Verhältnisse der Eisenbahnen der Vereinigten Staaten und der anderen Länder zu untersuchen, und die Ergebnisse der Untersuchung der breiten Öffentlichkeit zugängig zu machen. Es wurde zu diesem Zweck unter der Firma: The Bureau of Railway Economics eine eigene Behörde eingesetzt, die am 1. August 1910 ins Leben getreten ist und also nunmehr auf eine mehr als zweijährige Tätigkeit zurückblicken kann. Mitglieder der Behörde sind die Präsidenten von sechs der größten Eisenbahnen, der leitende Direktor ist der, auch den Lesern dieser Zeitschrift bekannte, praktisch und wissenschaftlich vortrefflich geschulte Eisenbahnfachmann Logan G. Mc. Pherson, an der Spitze einer statistischen Abteilung steht Frank Haigh Dixon, ein durch zahlreiche statistische und andere Arbeiten gleichfalls bei uns bekannter Fachmann, und ein Bibliothekar. Der Sitz der Behörde ist Washington. Es ist ihr zur Pflicht gemacht, enge Fühlung mit dem Bundesverkehrsamt zu nehmen und auch die Veröffentlichungen dieser Behörde zu bearbeiten und ihre Ergebnisse den weitesten Kreisen verständlich zu machen.

Die Behörde hat sich sofort an die Arbeit gemacht. Sie veröffentlicht monatliche, nach eigenen Grundsätzen zusammengestellte Statistiken der amerikanischen Eisenbahnen auf der Grundlage der vom Bundesverkehrsamt herausgegebenen Monatstabellen und hat eine Reihe meist recht wertvoller Monographien herausgegeben, in denen zum Teil besondere amerikanische Verhältnisse behandelt, zum Teil Vergleiche zwischen den amerikanischen und anderen Eisenbahnen nach streng wissenschaftlichen Gesichtspunkten angestellt werden. Die neueste und umfassendste Veröffentlichung ist das in der Überschrift genannte Verzeichnis von Werken der Literatur über die wirtschaftliche Seite des Eisenbahnwesens. Es enthält eine systematisch geordnete Zusammenstellung des Bücherbestandes von 14 amerikanischen Bibliotheken, darunter 9 Universitätsbibliotheken, die Bibliothek

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 16:01 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

des Kongresses, der Interstate Commerce Commission, des Bureaus selbst. Bei jedem einzelnen Werk ist bemerkt, in welchen Bibliotheken es sich befindet.

Die Anordnung des Katalogs ist die folgende: In dem ersten Abschnitt (bis S. 140) stehen Gesamtübersichten über die Entwicklung und Geschichte der Eisenbahnen, Lebensbeschreibungen einzelner Personen und sodann über die einzelnen Zweige des Eisenbahnwesens (Eisenbahnpolitik, Eisenbahnverwaltung, Betrieb und Verkehr). Der zweite Abschnitt behandelt die Eisenbahnen der einzelnen Länder, worunter die der Vereinigten Staaten und der übrigen amerikanischen Staaten den größten Raum einnehmen (S. 141—348), dann folgen Europa (S. 349—400), Afrika, Asien, Australien. In einem besonderen Abschnitt (S. 412—424) sind die Zeitschriften und amtlichen Druckschriften vereinigt, und den Schluß bildet ein alphabetisch geordnetes Namenverzeichnis, das die Benutzung des Katalogs sehr erleichtert.

Eine Durchsicht des Werkes zeigt, wie ungemein reichhaltig die Eisenbahnliteratur in den Sammlungen der Vereinigten Staaten vertreten ist, nicht allein die der Eisenbahnen der Vereinigten Staaten, die, wie es scheint, vollständig vorhanden ist, sondern auch die anderer Länder. Eine große Anzahl älterer, auch bei uns seltener Werke zur Geschichte der englischen, deutschen, französischen usw. Eisenbahnen sind in den amerikanischen Bibliotheken vorhanden. Andererseits vermisse ich z. B. fast vollständig die Literatur über das internationale Eisenbahnfrachtrecht, die Kommentare von Gerstner, Rosenthal, Blume u. a. sind nicht vorhanden. Nur die Zeitschrift des Berner Zentralamtes liegt vor. Der Name des auf verschiedenen Gebieten so übermäßig fruchtbaren Eger fehlt vollständig. Gerade das Eisenbahnfrachtrecht, besonders das mitteleuropäische internationale Eisenbahnfrachtrecht sollte doch für die Eisenbahnfachmänner und die Lehrer der Staatswissenschaft in den Vereinigten Staaten von besonderem Interesse sein. Ferner besitzen die Bibliotheken nicht die so sehr wertvolle Geschichte der Eisenbahnen der österreichischen und ungarischen Monarchie nebst den beiden Ergänzungsbänden. Das sind einzelne Lücken, die mir bei der Durchsicht aufgefallen sind und die natürlich den Wert des Werkes nicht beeinträchtigen. Aber vielleicht nimmt das Bureau of Economics doch Anlaß, einmal den Katalog der Bibliothek des preußischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten durchzusehen, und hiernach, soweit seine Mittel reichen, die Bestände der eigenen Sammlung zu ergänzen.

Das Werk ist bestimmt, als Hilfsmittel für das Studium des Eisenbahnwesens zu dienen, und hierfür meines Erachtens sehr geeignet, nicht allein in den Vereinigten Staaten, sondern auch in anderen Ländern. Für den europäischen Fachmann sind besonders wertvoll die Übersichten über

Generated on 2019-07-31 16:01 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

die amerikanische Literatur. Die Ausstattung ist vorzüglich, der Druck klar und deutlich. Das Werk ist für Deutschland zu beziehen durch die Buchhandlung von Th. Stauffer in Leipzig, Universitätsstraße 26, der Vertreterin der University of Chicago Press. *A. v. d. L.*

ÜBERSICHT

der

neuesten Hauptwerke über Eisenbahnwesen und aus verwandten Gebieten.

Bauer, Prasch, Wehr. Die elektrischen Einrichtungen der Eisenbahnen. 3. Auflage. Wien und Leipzig 1913.

Beton-Kalender 1913. Taschenbuch für Beton- und Eisenbetonbau sowie die verwandten Fächer. 8. neu bearbeiteter Jahrgang. 1. u. 2. Teil. Berlin 1912.

Boag, Georg L., assistant manager, Great Southern of Spain Railway. Manual of Railway statistics. London 1912.

Hiller, G. Dr. Einwanderung und Kolonisation in Argentinien. Band I: Einwanderung und Einwanderungspolitik. Berlin 1912.

Moderne Technik. Die wichtigsten Gebiete der Maschinentechnik und Verkehrstechnik, allgemein verständlich dargestellt und erläutert durch zerlegbare Modelle. Herausgegeben von Ingenieur H. Blücher. 2 Bände. Leipzig und Wien 1912.

Riedler, A. Wissenschaftliche Automobilwertung. Berichte VI—X des Laboratoriums für Kraftfahrzeuge an der Kgl. Technischen Hochschule zu Berlin. Berlin und Münschen 1912.

Die Schiffahrt- und Warenbewegung im Hafen von Fiume im Jahre 1910. Im Auftrage des Kgl. ungarischen Handelsministers verfaßt und herausgegeben vom Kgl. ungarischen statistischen Zentralamt. Budapest 1912.

Teubert, W. Dr., Dipl.-Ing. Getreidefrachten und Getreideverkehr auf deutschen Eisenbahnen und Wasserstraßen. Berlin 1912.

Wiedenfeld, Kurt. Das Rheinisch-Westfälische Kohlensyndikat. Heft 1 der Modernen Wirtschaftsgestaltungen, Veröffentlichungen des Kölner Museums für Handel und Industrie. Bonn 1912.

Wirtschaft und Recht der Gegenwart. Ein Leitfaden für Studierende der technischen Hochschulen und Bergakademien, sowie für praktische Techniker und Bergleute. Herausgegeben von Dr. Leopold v. Wiese, Studiendirektor der akademischen Kurse für allgemeine Fortbildung und Wirtschaftswissenschaften und Professor an der Akademie für kommunale Verwaltung in Düsseldorf. 2 Bände. Tübingen 1912.

Generated on 2019-07-31 16:01 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Zeitschriften.

Allgemeine Bauzeitung. Wien.

77. Jahrgang. Heft 2. April 1912.

Die Werkstätte Pilsen der k. k. österreichischen Staatsbahnen.

Der Bote für die Verkehrsanstalten. (Wjestnik putei ssoobschtschenija.) St. Petersburg. (In russischer Sprache.)

1912. Heft 29—39.

(29:) Das Betriebsergebnis der Jekatherinenbahn für 1911. — (31:) Erhöhung der Ausfuhrtarife für Bakuer Petroleum auf der Transkaukasusbahn. — (32:) Das Eisenbahnwesen in China. — (37:) Das Projekt der Eisenbahn Tatarsk-Slawgorod. — (38:) Fortschritt der Bauarbeiten an der Girin-Tschantschunsker Eisenbahn.

Der Bote für Finanzen, Industrie und Handel. (Wjestnik finanssow, promyschlennosti i torgowli.) St. Petersburg. (In russischer Sprache.)

1912. Heft 29—38.

(30:) Der Tschuisker Hauptweg (Trakt) und der Handel mit der Mongolei. — (30, 31:) Die Naphthaindustrie 1911. — (34:) Die Bedeutung der chinesischen Ostbahn für die Interessen Rußlands im fernen Osten. — (35, 36:) Der auswärtige Handel Rußlands in der ersten Hälfte 1912. (38:) Steinkohlenindustrie Rußlands 1911.

Bulletin des internationalen Eisenbahn-Kongreß-Verbandes. Brüssel.

Band 26. Nr. 10. Oktober 1912.

Die Eisenbahnen und ihre Verstaatlichung. — Der Bau eiserner Personenwagen auf den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika. — Betrieb mit Mallet-Gelenklokomotiven. — Die größten Geschwindigkeiten auf den Eisenbahnen Englands, Frankreichs und Deutschlands. — Statistische Vergleichung amerikanischer und europäischer Eisenbahnen.

The Commercial and Financial Chronicle. New York.

Band 95. Nr. 2462. Vom 31. August 1912.

Canadian Pacific's marvelous growth and expansion.

Deutsche Bauzeitung. Berlin.

46. Jahrgang. Nr. 71. Vom 4. September 1912.

Die Hamburger Hochbahn.

Deutsche Eisenbahnbeamten-Zeitung. Stuttgart.

15. Jahrgang. Nr. 36 bis 42. Vom 5. September bis 17. Oktober 1912.

(36:) Neuorganisationsbestrebungen deutscher Eisenbahnverwaltungen. — Die Wohlfahrtseinrichtungen bei der württembergischen Staatseisenbahnverwaltung. — (42:) Die alte südwestafrikanische Staatsbahn Swakopmund—Windhuk.

Generated on 2019-07-31 16:01 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Deutsches Eisenbahnwesen. Berlin.

3. Jahrgang. Nr. 8. August 1912.

Die thermische Bewegung der Straßenbahnschiene. — Die zweite Hoch- und Untergrundbahn in Deutschland. — Berliner Eisenbahnverkehr. — Eisenbahnen und Reichsverfassung.

Nr. 9. September 1912.

Verzögerung im Wagenumlauf. — Die gegenseitige Wagenbenutzung bei den Eisenbahnen der Welt. — Die Bananeneinfuhr nach Deutschland. — Internationale Beziehungen im Eisenbahnwesen. — Die Bedeutung der Firma Krupp für die technische Entwicklung des Eisenbahnmaterials.

Deutsche Straßen- und Kleinbahn-Zeitung. Berlin.

25. Jahrgang. Nr. 34. Vom 24. August 1912.

Die ostafrikanische Mittellandbahn Daressalam—Morogoro—Tabora im Jahre 1911.

Nr. 35. Vom 31. August 1912.

Wagengestellung und Wagenumlauf bei den Kleinbahnen des Kreises Hadersleben.

Nr. 37, 38 u. 39. Vom 14., 21. u. 28. September 1912.

Die Bahnen im Kanton Tessin.

Nr. 37, 38, 39 u. 41.

Bahnbetrieb mit hochgespanntem Gleichstrom.

Nr. 40. Vom 5. Oktober 1912.

Die Eisenbahnen der Erde. — Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes der Erde bis Ende 1910.

Nr. 40 u. 41. Vom 5. u. 12. Oktober 1912.

Schmalspurige Heißdampf-Tenderlokomotiven der Thessalischen Kleinbahnen.

Nr. 40 u. 42. Vom 5. u. 19. Oktober.

Die Berninabahn.

Nr. 42. Vom 14. Oktober.

Die italienischen Staatsbahnen im Jahre 1910/11.

Dinglers Polytechnisches Journal. Berlin.

Jahrgang 93. Band 327. Heft 40. Vom 5. Oktober 1912.

Selbsttätige Signale.

Heft 42. Vom 19. Oktober 1912.

Neue amerikanische Heißdampf-Güterzuglokomotiven.

Dorn's Volkswirtschaftliche Wochenschrift. Wien.

29. Jahrgang. Nr. 1496. Vom 30. August 1912.

Die Aussichtswagen der Canadian-Pacific-Bahn und der Fremdenverkehr.

Nr. 1501. Vom 4. Oktober 1912.

Staatseisenbahn-Gesellschaft.

The Economist. London.

Band 75. Nr. 3601. Vom 31. August 1912.

Canadian Pacific report.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 16:06 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Nr. 3605. Vom 28. September 1912.
The passion for speed.

L'Economiste français. Paris.

40. Jahrgang. Band 2. Nr. 33. Vom 17. August 1912.
Les grandes compagnies de chemins de fer français en 1911.

Das Eisenbahnblatt. (Järnbanebladet.) Stockholm.

1912. Nr. 15—19.
(Nr. 15:) Sverige. Normalspårig järnväg i västra Dalarna, mellan Älfdalen, eventuellt Limedsforsen, och Särna. — Förbindelsebanor mellan norra stambanan och den s. k. norra inlandsbanan. — (u. 17. 18:) Sverige. Kan ett tåg inställas tillsvidare? — (Nr. 17—18:) Järnvägarna i krig. (Forts. aus Nr. 11.) — (Nr. 17:) Bestemmelser om syllleveranser. — Dubbelspårets Rönninge-Ström anläggande pa generalentreprenad. — Ångfärjeförbindelse mellan England och fastlandet. — Amerikanska godsvagnars lefnadsålder i medeltal. — Järnvägsbyggnader i Peru. — (Nr. 18:) Sverige. Kungl. järnvägsstyrelsens förslag angående ändring i styrelsens organisation m. m. — Älmhults- och Malmslättsolyckorna. — (Nr. 19:) Om Kölevogne. — Sverige. Järnvägarna och försöksmobiliseringen 1912. — Jagttog paa Bergensbanen.

Eisenbahn und Industrie. Wien-Prag-Berlin.

8. Jahrgang. Heft 9. September 1912.
Neuer benzin-elektrischer Beleuchtungswagen für Eisenbahn-Streckenarbeiten. — Der kontinuierliche Personentransport als Lösung des Problems großstädtischen Verkehrs.

Heft 10. Oktober 1912.
Griechische Eisenbahnen. — Das Verkehrswesen in den deutschen Schutzgebieten in Afrika.

Eisenbahn- und Verkehrsrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen. Berlin.

Band 29. Heft 1.
Die rechtliche Natur der Fahrpreiszuschläge des § 16 der Deutschen Eisenbahn-Verkehrsordnung (§ 16 des österr. und des ungarischen Eisenbahn-Betriebsreglements). — Die Begrenzung der Entschädigung nach dem Kraftfahrzeuggesetz. — Nautisches Verschulden in der Binnenschiffahrt. — Über die Frage der Haftung der Post für die Einziehung der auf Briefsendungen lastenden Nachnahmen. — Bemerkenswerte Urteile über die Genußberechtigung an der Frachtermäßigung der Notstandstarife. — Die Beschränkung der Haftung der Eisenbahn hinsichtlich des Bestimmungsortes nach § 85 der Deutschen Eisenbahn-Verkehrsordnung. — Die Haftung des preußischen Eisenbahnfiskus für Verlust oder Beschädigung von Postsendungen.

Das Eisenbahnwesen. (Sheljesnodoroshnoje Djelo.) St. Petersburg. (In russischer Sprache.)

1912. Heft 27—35.
(27, 28:) Vorschlag zum Bau einer ostsibirischen Eisenbahn von der Beringstraße. — Vorrichtung zur selbsttätigen Kuppelung der Eisen-

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 16:04 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

bahnwagen. — Über eine Signalbremsvorrichtung. — (29:) Der Apparat (A. G. Ssokolow) zum selbsttätigen Anschreiben der Wagen ein- und ausgehender Züge unter Führung des Wagenbestandes auf der Station. — Einfluß der Naphtha auf die Lokomotivkessel. — (30:) Das rollende Material der russischen breitspurigen Eisenbahnen mit Rücksicht auf die Beförderung schnellverderbender Güter und Geflügel. — (31, 32:) Über eine normale Klassifikation der Geschäftsführung, der Rechnungsführung und der Statistik bei den Staatseisenbahnen nach dem Dezimalsystem, vorgeschlagen von J. J. v. Richter. — (33:) Der an Wasser überreiche Iswramtunnel der Transkaukasusbahn. — (33:) Der nordsibirische Handelsweg und die Polar-Uraleisenbahn. — (34:) Apparat zum Ausziehen von Schienennägeln bei Reparaturen. — (35:) Automatischer Weichensteller zur Verhinderung von Entgleisungen in den Weichen.

Electric Railway Journal. New York.

Band 40. Nr. 7. Vom 17. August 1912.

New third-rail and contact-shoe system of Philadelphia and Western Railway.

Elektrische Kraftbetriebe und Bahnen. Berlin-München.

10. Jahrgang. Heft 24. Vom 24. August 1912.

Die neue H-S-Eisenbetonschwelle.

Heft 25. Vom 4. September 1912.

Der Personalaufwand elektrischer Bahnen. — Sachwerte von Betriebsanlagen und ihre Schätzung.

Heft 26. Vom 14. September 1912.

Einteilung und Bezeichnung der elektrischen Triebfahrzeuge.

Heft 27. Vom 24. September 1912.

Einiges über die Entwicklung des elektrischen Bahnwesens in Italien. — Kugel- und Rollenlager für Bahnmotoren.

Heft 27 u. 28. Vom 24. Sept. u. 4. Oktober 1912.

Die elektrischen Vorortbahnen Bonn—Siegburg und Bonn—Königswinter.

Heft 28. u. 29. Vom 4. und 14. Oktober 1912.

Die Belastung der elektrischen Bahnen durch Wohlfahrtseinrichtungen, Steuern und Abgaben.

Elektrotechnische Zeitschrift. Berlin.

33. Jahrgang. Heft 35. Vom 29. August 1912.

Neue Bahnprojekte und elektrische Betriebe in Österreich-Ungarn.

Heft 41. Vom 10. Oktober 1912.

Elektrische Zugförderung auf den schlesischen Gebirgsbahnen.

Engineering. London.

Band 94. Nr. 2434 bis 2440. Vom 23. August bis 4. Oktober 1912.

(2434:) The Railway situation. — (2435:) British Railway accidents. — (2436:) The Siemens pyrometer for superheated steam locomotives. — Suburban travel facilities in London. — (2437:) Garrett locomotives for the Tasmanian government Railways. — (2439:) Superheated

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 16:04 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

steam in locomotive service. — (2440:) Municipal tramways and competition.

Engineering News. New York.

Band 68. Nr. 7 bis 14. Vom 15. August bis 3. Oktober 1912.

(7:) Compensating grades for curvature. — (8): Railroad appraisal and taxation in New Jersey. — (9:) Cab signal and dispatching system. — The invention of the automatic car coupler. — (10:) New 100-lb. rail section, C. and N. W. Ry. — (12:) Locomotives with five and six coupled axles. — Special signal indications on the Metropolitan Ry., England. — How the Chicago and Cleveland St. Ry. settlements are working out. — Double-deck cars in New York City and Pittsburgh. — (u. 13:) Street Railway track reconstruction at Vancouver. — (13:) Notes on a costly Brazilian Railway line. — (14:) The proposed rapid transit subway system for Chicago. — Theory and practice of the painting of the modern steel passenger car.

Le Génie Civil. Paris.

Band 61. Nr. 17. Vom 24. August 1912.

Nouvelles locomotives à grande vitesse, à quatre cylindres, à simple expansion et surchauffe, des chemins de fer de l'État français.

Nr. 18. Vom 31. August 1912.

Les chemins de fer du monde entier, de 1907 à 1910.

Nr. 20. Vom 14. September 1912.

La ligne d'Andelot à la Cluse, par Morez et Saint Claude (Jura).

Nr. 24. Vom 12. Oktober 1912.

Nouvelle locomotive Mallet du Virginian Railway.

Giornale del Genio Civile. Rom.

Jahrgang 50. Juli 1912.

Risultati di esperienze su locomotive a doppia espansione munite di surriscaldatore. — L'illuminazione elettrica dei treni all' esposizione di Torino.

Glasers Annalen für Gewerbe und Bauwesen. Berlin.

Band 71. Heft 6. Vom 15. September 1912.

Die Lokomotiven auf der Weltausstellung in Brüssel. — Die Berechnung der Kurbelstangen bei Lokomotiven.

Heft 7 u. 8. Vom 1. und 15. Oktober 1912.

Die Versorgung der Berliner Bahnhöfe mit Ölgas. — Der Bau der Hamburger Hochbahn.

Nr. 7. Vom 1. Oktober 1912.

Hartholz-Einsatzplatte für Eisenbahnschwellen D.R.P. 231326.

Nr. 8. Vom 15. Oktober 1912.

F. Schichau 75jähriges Jubiläum.

L'Industrie des tramways et chemins de fer. Paris.

6. Jahrgang. Nr. 8. August 1912.

Les transports et la politique du peuplement des villes.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 16:04 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Nr. 9. September 1912.
Nouvelle voiture de tramways de New York à plateforme centrale et à plancher surbaissé. — Rapports des chemins de fer d'intérêt local et tramways avec les chemins de fer des grands réseaux pour le service sans transbordement des marchandises et l'échange du matériel roulant. La conciliation et l'arbritage dans les exploitations de chemins de fer concédés et d'Etat. — Les entreprises de transports et le projet de loi tendant à réduire à 10 heures la durée du travail dans les établissements industriels.

Industrie und Handel. (Promyschlennost i torgowlja.) Organ der Vereinigung der Vertreter von Industrie und Handel. St. Petersburg. (In russischer Sprache.)

1912. Heft 16—18.
(16:) Industrie und Handel des südlichen, getreidebauenden Gebietes. — (18:) Die Landesverteidigung und die Industrie. — Industrie und Handel des landwirtschaftlichen Rußlands.

L'Ingegneria Ferroviaria. Rom.

Jahrgang 9. Nr. 15. Vom 15. August 1912.
Gli accumulatori nella trazione electrica e nelle automotrici a ricupero di corrente sistema Pierer. — Risultati delle prove di trazione eseguite con le locomotive Gr. 680 e 690 delle ferrovie dello stato Italiano. — I nuovi impianti elettrici e i treni pesanti sulla Milano—Varese.

Nr. 16. Vom 31. August 1912.
Curve paraboliche nei tracciati ferroviarii e tramviarii. — La via d'acqua Termini Roma—Porto e la ferrovia Roma—Ostia.

Nr. 16 und 17.
Il Brasile nel suo sviluppo ferroviario e nelle sue richezze minerali di ferro.

Nr. 17. Vom 15. September 1912.
I metalli antifrizione. — Impiego dell' acetilene nell' illuminazione dei treni.

Nr. 18. Vom 30. September 1912.
Ferrovia a trazione elettrica Tirano—Edolo.

Journal des Ministeriums der Verkehrsanstalten. (Shurnal ministerstwa putei ssoobschtschenija.) St. Petersburg. (In russischer Sprache.)

1912. Heft 6 u. 7.
(6:) Verkehrswege unserer Handelsbeziehungen mit der Mongolei. — Bau von Wegeüberführungen aus Eisenbeton (System Zweikonsolen). — Bericht über die Besichtigung der Hauptwerkstätten in Rostow (der Wladikawkasbahn), Alexandrow (der Jekatherinenbahn) und Moskau (der Moskau-Kasan-Bahn). — (7:) Historischer Abriß über die Beteiligung des Ministeriums der Verkehrsanstalten an dem vaterländischen Kriege. — Aufnahme bei Eisenbahnvorarbeiten mit dem Phototheodoliten. — Geologische Vorbedingungen für den Bau der Bahn von Millerowo nach Ssaratow, falls Ssaratow auf der Linienführung Neftjanaja—Ssinenkije—Wodorasdjelnaja erreicht werden soll. —

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 16:04 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Bibliographisches Verzeichnis der russischen Literatur über die Wasserversorgung für die Jahre 1907—1911. — Über Wasserheizung auf den Eisenbahnen.

Journal der Abteilung für Statistik und Kartographie des Ministeriums der Verkehrsanstalten. (Shurnal otdjela statistiki i kartographii ministerstwa putei ssoobschtschenija.) St. Petersburg. (In russischer Sprache.)

1911. Heft 9—12.

(9—12:) Statistik über die Einnahmen und über die Beförderung von Personen und Gütern in den Monaten Juni, Juli, August und September 1911, ferner die Statistik über den Versand und Empfang von Kohlen, Salz, Naphtha und Naphthaprodukten und Getreide in den Monaten Juli, August, September und Oktober 1911. — Bericht über die Bautätigkeit bis zum 1. Dezember 1911. — Die Berichte Nr. 10—16 der interressortlichen Kommission zur Feststellung eines Arbeitsplanes zur Verbesserung und Erweiterung der Wasserwege Rußlands. Dazu ausführliches Kartenmaterial.

1912. Heft 1—4.

Statistik über die Einnahmen und die Beförderung von Personen und Gütern in den Monaten Oktober, November, Dezember 1911 und Januar 1912, ferner die Statistik über den Versand und Empfang von Kohlen, Salz, Naphtha und Naphthaprodukten und Getreide in den Monaten November und Dezember 1911 und Januar und Februar 1912. — Bericht über die Bautätigkeit bis zum 1. März 1912. — Heft 2 enthält noch im besonderen: die auf der Wolga während der Navigationsperioden 1907—1911 aufwärts beförderten Mengen Naphtha und Naphthaprodukte, sowie die Berichte Nr. 17—19 der interressortlichen Kommission zur Feststellung eines Arbeitsplanes zur Verbesserung und Erweiterung der Wasserwege Rußlands.

Die Lokomotive. Wien.

Jahrgang 9. Heft 9. September 1912.

1 F 1 Heißdampf-Tenderlokomotive für die Staatsbahnen auf Java. (Mit zwei Abbildungen.)

Magazin für Technik und Industriepolitik.

3. Jahrgang. Nr. 6. Septemberheft 1912.

Juristen und Techniker in der preußischen Staatseisenbahnverwaltung.

Mitteilungen des Vereins für die Förderung des Lokalbahn- und Straßenbahnwesens. Wien.

20. Jahrgang. Heft 7, 8, 9. Juli, August, September 1912.

Über den Automobilismus (Selbstfahrwesen) im Verkehr auf Eisenbahnen im allgemeinen und insbesondere auf Lokalbahnen und Kleinbahnen.

Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens in technischer Beziehung. Wiesbaden.

Band 49. Heft 19. Vom 1. Oktober 1912.

Kesselanlage für Verfeuerung von Lokomotivlösche in der Hauptwerkstätte Recklinghausen. — Gleisbremsen an Ablaufanlagen. —

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 16:04 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Widerstand fünfachsiger Fahrzeuge in Bogen. — Mittiges Brückenlager auf Zwischenpfeilern. — Über die Verschwenkung gekrümmter Gleise.

Heft 20. Vom 15. Oktober 1912.
Das Eisenbahnverkehrswesen auf der Weltausstellung Turin 1911. — Formänderungen am schwebenden Schienenstoße. — Auflauflager für die Drehbrücke in Schoorldam, Holland.

Österreichische Eisenbahn-Zeitung. Wien.

35. Jahrgang. Nr. 24 bis 25. Vom 1. bis 15. September 1912.
(24:) Zur Wiener Verkehrsfrage. — Die Stellung der Sachverständigen im Gerichtsverfahren in Enteignungssachen. — (25:) Die Eisenbahn durch die Wüste Sahara.

Österreichisch-ungarisches Eisenbahnblatt. Wien.

17. Jahrgang. Nr. 35 bis 42. Vom 29. August bis 17. Oktober 1912.
(35:) Die elektrische Zugförderung auf der Strecke Dessau—Bitterfeld. — Zur Elektrisierung der Bahnen. — (37:) Die Stuttgarter Tagung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen. — Der deutsch-österreichische Tarifkrieg. — Neuregelung des deutsch-österreichischen Wagenübergangsdienstes. — (38:) Verwaltungsreformen im Ausland. — Die Eisenbahnen in Rumänien. — Das Eisenbahnnetz der Erde. — (40:) Das Saalachtalbahnprojekt. — (42:) Reform der Wagenbeistellung in Deutschland. — Griechische Eisenbahnen.

Political Science Quarterly. Boston-Chicago-London.

Band 27. Nr. 3. September 1912.
Present problems in Railway regulation.

Railway Age Gazette. New York.

Band 53. Nr. 7. Vom 16. August 1912.
Arnold Bennett on American trains de luxe. — Clasp brakes for passenger cars. — Water treatment and boiler troubles. — (u. 8, 9, 10:) Freight classification on American Railways.

Nr. 8. Vom 23. August 1912.
The service of joint ticket offices. — Increasing business and the car situation. — Brooklyn rapid transit. — Palmer-Providence line of Grand Trunk. — Tables for finding proper tonnage rating.

Nr. 9. Vom 30. August 1912.
Automatic train control. — Powerful Mikados for the Lackawanna. — Erection Willamette river bridge. — Steel side frames for freight car trucks. — The Railways' case against the enginemen. — Coupler yoke shearing and riveting press. — (u. 10:) Railway accounting, mental and mechanical.

Nr. 10. Vom 6. September 1912.
Government regulation of Railway operation. — The terminal situations at St. Louis and Chicago. — Travelling engineers' association. — A complicated water proofing problem. — Great Northern realinement over the transcontinental divide. — Coupler centering device for freight cars.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 16:04 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Nr. 11. Vom 13. September 1912.
Deficient and unfair government reports on accidents. — Sound rail ingots. — Electrification of Oakland suburban lines. — Insuring soundness in steel rails organization of safety committees on Southern Pacific. — Comparative service tests of locomotives. — Small capacity coaling station. — Accident bulletin No. 43. — International association for testing materials. — Railway capitalization and traffic proposed changes in M. C. B. interchange rules.

Nr. 12. Vom 20. September 1912.
Shop efficiency and the scheduling of work. — Summer and winter passenger schedules. — American locomotive car. — Railway painter's association. — Fuel economy on the Lackawanna. — Motor truck service in competition with a Railway. — A standard brake club. — The Simmen cab signal. — Automatic train stops. — The Railways and the public. — Train accidents in August. — Locomotive fuel consumption and the speed diagram. — Electrical equipment of Railway shops. — Handling car interchange records on the Chicago & North Western. — Canadian Pacific rates. — Frog and switch shops. — New or improved maintenance tools. — Razing and erecting through truss bridges with an American ditcher. — The roadmasters annual convention. — An interesting method of renewing three turntables with the minimum delay to traffic. — Modern crossing design. — Replacing a wooden bridge floor with steel under traffic. — Grading and tracklaying with an American ditcher. — Driving piles. —Consolidation of maintenance forces. — A student gang. — The Mexican as a track laborer. — Creosoted wood blocks for purposes other than street pavement. — Extra gang organization.

Nr. 13. Vom 27. September 1912.
Locomotive firebox tests. — Automatic stop or cab signal. — Mallet locomotives for the Great Northern. — Electrical equipment for a bascule bridge. — Cost accounting in the engineering department. — Exhaust ventilator. — The Buckwalter electric baggage truck. — Buda bumping post. — Weight of rails in track. — Fuel economy on the Alton. — Legislation relating to operation.

Nr. 14. Vom 4. Oktober 1912.
A proposed remedy for accidents. — Dust laying on Railway roadbeds. — Seventh street viaduct at Des Moines, Iowa. — New box, stock and refrigerator cars. — Influence of grade reduction on cost of operation on Wheeling & Lake Erie. — Comparative tests of freight locomotives. — New 105—LB. rail for the New York Central lines. — Aspects of steam Railway electrification. — Proposed federal full-crew law. — Brief in behalf of western classification committee. — Legislation concerning steel passenger equipment. — Accident regulation by the government.

The Railway Engineer. London.

Band 33. Nr. 392. September 1912.
The vital César cab signal. — Reinforced concrete chimneys. — Bridge warnings. — New balanced compound locomotives of the Prussian

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 16:04 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

State Railways. — Permanent way of South American Railways. — The College goods station, Glasgow, North British Railway. — Management of superheated locomotives on Italian State Railways.

Nr. 393. Oktober 1912.

Testing machine for the East. — The Ulverricht system of train control. — Improvements in superheaters. — Notes on heavy American freight locomotives. — Guard rails for bridges. — Management of superheated locomotives on Italian State Railways. — Compound locomotive with equal-sized cylinders. — Reinforced concrete for station platform roofing. — The American locomotive company's engine. — Permanent way of South American Railways.

The Railway Gazette. London.

Band 17. Nr. 8. Vom 23. August 1912.

The Panama canal and transcontinental traffic. — The North-Eastern Railway's new locomotive boiler shop.

Nr. 9. Vom 30. August 1912.

Accidents in 1911. — Canadian Pacific passenger terminal at Vancouver. — Development of the Railways of the world 1830—1910. — Sleeper distribution and renewal records. — The Erie track inspection car.

Nr. 10. Vom 6. September 1912.

The Brazil Railway Company. — Latin-American Railway notes. — New engines for the Nigerian State Railway. — Steel observation car for the Panama limited of the Illinois Central. — Indirect lighting for Railway cars. — Steam locomotives for high speed passenger service. — Fundamental principles of Railway storekeeping. — Beira to Katanga: A new line suggested.

Nr. 11. Vom 13. September 1912.

Tank locomotives. — Combination among Railway companies. — Standard practice cards on the Erie. — The influence of labour-restricting fanatics. — The preventions of Railway collisions.

Nr. 12. Vom 20. September 1912.

South African Railway affairs. — Indian Railway affairs. — The Spanish Railway system in 1912. — Portable Railway sleeper adzing and boring plant. — Operating statistics of Spanish Railways. — Pullman equipment for the Chicago Great Western.

Nr. 13. Vom 27. September 1912.

Railway architecture. — North Eastern Railways new offices at Darlington. — Waterloo station rebuilding. — Worchester Union station, Boston & Albany Railway. — New Railway station at Mülheim on Rhine, Prussian State Railways. — Station reconstruction on the London, Brighton & South coast Railway. — Workmen's cottages, South-Eastern & Chatham Railway.

Nr. 14. Vom 4. Oktober 1912.

The extent of government ownership. — Indian Railway affairs. — Types of electric locomotives on Prussian State Railways. — Mallet locomotives for the Uganda Railway. — The new Railway station, Pretoria. — Reforms in the administration of the German State Rail-

Generated on 2019-07-31 16:04 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

ways. — Organisation of safety committees on the Southern Pacific. — Brown's discipline. — Electrical equipment of Railway shops.

Nr. 15. Vom 11. Oktober 1912.

Some British Railway operating statistics. — Signal lights. — South American Railway affairs. — Australian Railway affairs. — Boring and turning mills. — New locomotives for the Great Central Railway. — How to produce round ingots. — Engineering and machinery exhibition.

The Railway News. London.

Band 98. Nr. 2538 bis 2545. Vom 24. August bis 12. Oktober 1912.

(2538, 2539, 2540:) Railway service conditions. — (2538:) Conciliation board settlements. — Power transmission in electric locomotive practice. — Dublin and South-Eastern Railway diversion. — (2539:) British Railways nationalisation: the cost. — The tendencies of modern locomotive practice. — Train-lighting instruction car: Pennsylvania Railroad. — (2540:) British Railway nationalisation: a French view. — East Africa protectorate: the Uganda Railway. — (2540, 2541:) The internal combustion engine as a factor in locomotive traction. — (2541:) The proposed London goods clearing house. — New locomotives for the Northern Railway of Spain. — Electric capstans for use at Railway shunting yards. — (2542:) Railway service conditions. — Indian Railway working in 1911. — Internal combustion engine as a factor in locomotive traction. — New locomotive developments on British Railways. — Compressed air in Railway service. — Heavy hard coal burning „Pacific" locomotives: Delaware Lackawanna and Western Railroad. — The Australian Trans-Continental Railway: cutting the first sod. — (2543:) Home Railway capital issues. — New South Wales government Railways. — The internal combustion engine as a factor in locomotive traction. — Great Western Railway wagons for special goods traffic. — Electric Railway improvements: progress on the East London and Metropolitan Railways. — The modern locomotive practice of the Lancashire and Yorkshire Railway. — The development of Railway law. — (2544:) The past quarters traffics. — British Railway companies and alleged preferential rates for foreign and colonial produce. — The goods rolling stock on the North-Eastern Railway. — The internal combustion engine as a factor in locomotive. traction. — Lever punching and shearing machine. — German-built locomotives for East African & Oriental Railways. — (2545:) British Railway progress, 1854 to 1911. — London electric Railway developments at Charing Cross. — The „Low" internal combustion engine.

Revue économique internationale. Paris-Brüssel.

Jahrgang 9. Band 3. Nr. 2. August 1912.

Le problème de l'attelage automatique des wagons.

Revue générale des Chemins de fer et des Tramways. Paris.

35. Jahrgang. 2. Halbjahr. Nr. 3. September 1912.

Note sur le chauffage par la vapeur appliqué aux voitures des chemins de fer du Midi. — Les chemins de fer de la banlieue de Bruxelles et la jonction Nord-Midi.

Generated on 2019-07-31 16:04 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Nr. 4. Oktober 1912.
Souterrain de la gare de Paris-Nord, pour le transport des bagages. — Note sur les nouvelles voitures de la compagnie de Bône—Guelma et prolongements.

Rivista della Comunicazioni. Rom.
5. Jahrgang. Heft 9. September 1912.
L'insegnamento della scienza dei trasporti. — Per un Osservatorio Nazionale delle tariffe ferroviarie. — Rassegna di dottrina in materia di contratto di trasporto. — Risultati dell' esercizio delle ferrovie di Stato in Ungheria. — Sviluppo della ferrovie elettriche sotterranee di Londra.

Rivista tecnica delle Ferrovie Italiane. Rom.
Jahrgang 1. Band 2. Nr. 3.
Nuovo ponte in ferro a tre luci di m. 49, 20, 57, 40, 49, 20 sul fiume Agri al chilometro 62 + 695 della linea Metaponto—Reggio Calabria. Le recenti carrozze delle ferrovie dello stato. — Nuovi impianti delle ferrovie dello stato per la grande riparazione delle locomotive. — Sulla conferenza, tenutari a Berna, dell' 8 al 19 luglio 1912, per lo studio del nuovo Allegato I alla Convenzione internazionale sul trasporto delle merci per ferrovia. — La trazione sulle ferrovie ad aderenza e a dentiera.

Rundschau für Technik und Wirtschaft. Wien-Prag-Berlin.
5. Jahrgang. Nr. 16. Vom 24. August 1912.
Der Siegeslauf der IV. Wagenklasse.
Nr. 18. Vom 23. September 1912.
Die Vigiljochbahn.

Schweizerische Bauzeitung. Zürich.
Band 60. Nr. 9. Vom 31. August 1912.
Gotthardbahn und Giovi-Linie.
Nr. 12, u. 13. Vom 21. und 28. September 1912.
Vom Bau der Bodensee-Toggenburgbahn.

Schweizerische elektrotechnische Zeitschrift. Zürich.
Jahrgang 9. Heft 40 u. 41. Vom 5. und 12. Oktober 1912.
Zur Lösung der Wasserkraft- und Bahnbetriebsprojekte in Bayern.

La Technique moderne. Paris.
4. Jahrgang. Nr. 6, 7 u. 8. Vom 15. September, 1. und 15. Oktober 1912.
Les oscillations du matériel roulant des chemins de fer.

Technisches Wochenblatt (Teknisk Ugeblad). Kristiania.
1912. Nr. 34—42. Vom 23. August bis 18. Oktober 1912.
(Nr. 34:) De nye Stillinger ved Statsbanerne. — (Nr. 36:) Benzol- og Diesel-elektriske Motorvogner. — Diesellokomotiver fra Gebrüder Sulzer. — Jordens Jernbaner i offentlig og privat Eie. — (Nr. 38:) Floienbanen i Bergen. — Konkurranse om nye Stationer paa Vossebanen. — (Nr. 39:) Spyling av Lokomotivkjeler med varmt Vand. — (Nr. 40:) Norges Statsbaner gjennen 50 Aar. Et historisk Tilbakeblik. — (Nr. 41:) Elektriske Veigodstog.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 16:04 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Verhandlungen des Vereins zur Beförderung des Gewerbefleißes. Berlin.

Jahrgang 1912. Heft 7.
Untersuchungen über die Eignung von Holz und Eisen zu Eisenbahnschwellen.

Verkehrstechnische Woche und eisenbahntechnische Zeitschrift. Berlin.

6. Jahrgang. Nr. 47 bis 52. Vom 24. August bis 28. September 1912.
(47 u. 48:) Die Zugsicherung auf den nordamerikanischen Eisenbahnstrecken. — (47:) Eine Fahrt zur Anatolischen und Bagdadbahn. — (48:) Die Eisenbahnen des ostasiatischen Festlandes. — Die Eisenbahn Üsküb—Kalkandele (Tetowo)—Gostiwar (Kostowo). — (50:) Die erste Personeneisenbahn im Urteil der Zeitgenossen. — (51 u. 52:) A. Borsig. — (52:) Hebevorrichtungen in der Wagenwerkstatt.

7. Jahrgang. Nr. 1 bis 2. Vom 5. bis 12. Oktober.
Bahnsteigtunnel oder Bahnsteigbrücke? — Die französische Zufahrtlinie zum Simplon; Dijon—Lausanne. — (2:) Benzolelektrische Triebwagen. — Zur Frage der Verwaltungsingenieure. — Das elektrische Hochnehmen von Lokomotiven.

Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure. Berlin.

Band 56. Nr. 34, 40, 41, 42. Vom 24. August, 5., 12. und 19. Oktober 1912.
Der Bau eiserner Personenwagen auf den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika.

Nr. 35. Vom 31. August 1912.
Die Wengernalpbahn.

Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt. Berlin.

19. Jahrgang. Heft 18. Vom 15. September 1912.
Der Einnahmeverlust der preußischen Staatsbahnen durch die Moselkanalisierung.

Heft 20. Vom 15. Oktober 1912.
Die Wassereisenbahn. — Wasserstraßeneisenbahn und Kettenschifffahrt.

Zeitschrift des österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins. Wien.

Jahrgang LXIV. Nr. 38. Vom 20. Oktober 1912.
Neuerung an Wasserstandsanzeigern bei Lokomotivkesseln. — Die Wiener Verkehrsanlagen im Jahre 1911.

Nr. 39 u. 40. 27. September und 4. Oktober 1912.
Schwebebahnen oder feste Seilbahnen?

Nr. 41. Vom 11. Oktober 1912.
Internationale Kommission für die Feststellung der Bedingungen für durchgehende Güterzugsbremsen.

Nr. 42. Vom 18. Oktober 1912.
Staat und Technik. — Die Personenlokomotiven der europäischen Staaten.

Zeitschrift für Transportwesen und Straßenbau. Berlin.

29. Jahrgang. Nr. 27. Vom 20. September 1912.
Bestimmung der Spurkranzform für Radsätze von Straßenbahnwagen.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 16:04 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Berlin.

52. Jahrgang. Nr. 65 bis 80. Vom 24. August bis 16. Oktober 1912.

(65, 66, 67:) Betriebsverstärkungen auf dem Bahnnetz des Londoner Innenringes seit Einführung elektrischer Zugkraft. — Zum Frachtbriefvorprüfungsverfahren. — (66:) Vereinfachung der Staatsverwaltung in Württemberg. — (67:) Umbau der Elbebrücke bei Torgau. — Ergebnisse der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung im Jahre 1911. — (68:) Über das Auffangen von Eisenbahnzügen mittels Gleitprellböcke. — Sammlung betrieblicher Vorschriften für die preußisch-hessischen Staatseisenbahnen. — (69:) Die Entwicklung des Grenzüberganges Skalmierzyce. — (70:) Umbau der Eisenbahnbrücke über den Rhein oberhalb Mainz. — Aus den Verhandlungen des badischen Landtags. — Die Manengubabahn oder Kamerun-Nordbahn in ihrem ersten Betriebsjahre (1. April bis 31. Dezember 1911). — (71 u. 72:) Die Vereinsversammlung in Stuttgart vom 4.—6. September d. J. — (71:) Einige Lokomotiven des Jahres 1911 in England und Amerika. — (72:) Betriebsergebnisse der Großherzoglich badischen Staatseisenbahnen im Jahre 1911. — (73:) Das voraussichtliche Ende des amerikanischen Bundes-Verkehrsgerichts. — Vereinfachung des deutschen Zugmeldeverfahrens. — Das „Statut" für das französische Staatsbahnpersonal. — (74:) Die „Preußisch-Deutsche Dreyfusiade". — Die Bautätigkeit im Gebiete der Hedschasbahn. — Das Verhalten des Betons im Eisenbahntunnel. — Die sächsischen Staatseisenbahnen im Jahre 1911. — (75 u. 76:) Reform der direkten Gütertarife Deutschland-Österreich-Ungarn. — Auf welche Weise kann eine Erhöhung der Einnahmen aus dem Güterverkehr der deutschen Eisenbahnen erzielt werden? — (76:) Nochmals das Bundesverkehrsgericht der Vereinigten Staaten von Amerika. — Frachtnachlaß bei Ausnutzung des Ladegewichts im Bereiche der deutschen Eisenbahnen. — (77:) Zur 50. Jahresfeier der Eisenbahnen Finnlands. — Internationale Konferenz zur Umarbeitung der Anlage 1 zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr. — (78:) Der Einnahmeverlust der preußischen Staatsbahnen durch die Moselkanalisierung. — Die „Verfrachter". — Beschlüsse der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen. — (79:) Schnellzugfahrpläne. — Der Reinertrag der ungarischen Eisenbahnen im Jahre 1910. — Vereinheitlichung der Gütertarife in Frankreich. — Feuerlose Lokomotiven. — (80:) Das Mülheimer Eisenbahnunglück. — Das Verhalten des Betons im Eisenbahntunnel. — Ermäßigung der Eisenbahntarife für Eisenerz und Hochofenkoks im Ruhr-Moselverkehr. — Die Ernte in den Vereinigten Staaten von Amerika und die Eisenbahnen.

Zentralblatt der Bauverwaltung. Berlin.

32. Jahrgang. Nr. 75. Vom 14. September 1912.

Ein neues Ablaufsignal auf den preußisch-hessischen Staatsbahnen.

Herausgegeben im Auftrage des Königlichen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten.

Verlag von Julius Springer, Berlin W. — Druck von H. S. Hermann, Berlin SW.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 16:04 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

GENERAL LIBRARY
NOV 13 1913

ARCHIV

FÜR

EISENBAHNWESEN.

HERAUSGEGEBEN

IM

KÖNIGLICH PREUSZISCHEN MINISTERIUM DER ÖFFENTLICHEN ARBEITEN.

JAHRGANG 1912 — HEFT 6

NOVEMBER UND DEZEMBER.

BERLIN.

VERLAG VON JULIUS SPRINGER.

1912.

Generated on 2019-07-31 16:04 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us
Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Das ARCHIV FÜR EISENBAHNWESEN erscheint jährlich in einem Umfang von etwa 60 Bogen und gelangt in 6 Heften (Anfang Januar, März, Mai, Juli, September, November) zur Ausgabe. Preis für den Jahrgang M. 16,—.

INHALT.

Seite

Die Aussichten eines Staatsbahnsystems in England. Von Gustav Cohn . . 1417

Die österreichischen Staatsbahnen in den Jahren 1901—1910. Von Dr. von Wittek 1433

Die Beilegung von Arbeitsstreitigkeiten zwischen den Frachtführern und ihren Bediensteten in Nordamerika nach dem Bundesgesetz vom 1. Juni 1898 (Erdman Act). Von Röhling 1450

Wirtschaftliche Betrachtungen über Stadt- und Vorortbahnen. Von Gustav Schimpff. (Fortsetzung statt Schluß). (Mit 3 Tafeln) 1457

Vierter Teil: Betriebsweise und Betriebskosten (1457).

Die Eisenbahnen Ungarns im Jahre 1910. Von Nagel 1483

Die Eisenbahnen Deutschlands, Englands und Frankreichs in den Jahren 1906 bis 1908 1498

Die Eisenbahnen in der Schweiz im Jahre 1910 1529

Die Betriebsergebnisse der italienischen Staatsbahnen im Jahre 1910/1911 . . 1541

Die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika in den Jahren 1908/1909 und 1909/1910 1566

Der weitere Ausbau der Bahnen Brasiliens. Von Jänecke 1592

Kleine Mitteilungen: Verkehrswesen in Alasca. — Die Eisenbahnen in Algier und Tunis am 31. Dezember 1908 1606

Rechtsprechung und Gesetzgebung:

Rechtsprechung: Haftpflichtrecht [Erkenntnisse des Reichsgerichts vom 6. und 13. Juni 1912.] — Eisenbahnverkehrsordnung [Erkenntnis des Reichsgerichts vom 3. Juni 1912.] — Prozeßrecht [Erkenntnis des Reichsgerichts vom 6. Juni 1912]. — Enteignung [Erkenntnisse des Reichsgerichts vom 23. April und 21. Juni 1912.] — Wegerecht [Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 1. April 1912] 1616

Gesetzgebung: Deutsches Reich. — Preußen. — Schutzgebiete. — Rußland 1638

Bücherschau:

Besprechungen: von Buschman, Dr. Alfred, Freiherr. Die Dienstorganisation der österreichischen Staatsbahnen und ihre Reform. — Elsas, Fritz, Dr. Die Ausnahmetarife im Güterverkehr der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft. — Kochenrath, W. Grundzüge des Eisenbahnwesens, II. Teil: Stations- und Sicherungsanlagen. — Birk, Alfred. Die Entwicklung des modernen Eisenbahnbaues. — Hruschka, Artur, Dr. Grundlagen der Zugförderung beim elektrischen Betriebe der k. k. österreichischen Staatsbahnen. — Heber, Georg. Elektro-Auskunftei. — Wedding, H. Das Eisenhüttenwesen. — Railway Economics. A collective catalogue of books in fourteen American libraries 1643

Übersicht der neuesten Hauptwerke über Eisenbahnwesen und aus verwandten Gebieten. — Zeitschriften 1654

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 16:04 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Abziehbilder für Waggons.

Kunstanstalt für feine Abziehbilder Carl Schimpf, Nürnberg.
Seit vielen Jahren Lieferant in- und ausländischer Eisenbahnverwaltungen und Waggonfabriken. (3420)

Verlag von FERDINAND ENKE in Stuttgart.

Soeben erschien:

Elsass, Dr. F., Die Ausnahmetarife im Güterverkehr der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft. Ein Beitrag zur gegenwärtigen Eisenbahntarifpolitik. Lex. 8°. 1912. geh. M. 6.20. (3425)

(Tübinger Staatswissenschaftl. Abhandlgn. Herausg. v. Prof. Dr. C. J. Fuchs, Heft 26.)

(3356)

Verlag von Julius Springer in Berlin.

Vor kurzem erschien:

Die Formen des wirtschaftlichen Kampfes (Streik, Boykott, Aussperrung usw.)
Eine volkswirtschaftliche Untersuchung auf dem Gebiete der gegenwärtigen Arbeitspolitik.
Von G. Schwittau, Privatdozent an der Universität St. Petersburg.
Preis M. 12,—. In Halbleder gebunden M. 14,—.

Kein Liegenbleiben auf der Strecke,
keine Zugverspätung, kein Rohrwandlaufen, keine kostspielige Lokomotiv-Reparatur veranlasst das Kesselspeisewasser, wenn es mit

Dehne's Wasser-Reiniger

behandelt wird.

Wasserspeien verhütet die Anwendung meines Barytpräparates.

Diese wirksamen Apparate kommen für Kleinbahnen in einfachster Art zur Ausführung, daher billigste Anschaffungskosten.

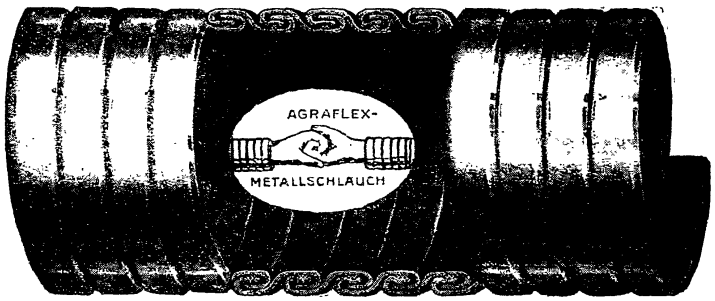
Viele Kleinbahnen erhalten durch Dehne's Wasserreinigung ihre Lebensfähigkeit. (3281)

A. L. G. Dehne, Halle a./S., Maschinenfabrik.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN
Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN
Generated on 2019-07-31 16:04 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

„Agraflex"-Metallschläuche

sind derart konstruiert, daß sie weder aufgedreht noch auseinandergezogen werden können. Dieselben sind daher vorteilhaft anwendbar für bewegliche Saug- u. Druckleitungen aller Art für Sattdampf, Heißdampf, heißes Wasser, heiße Luft, heiße Laugen, Teeröl, Petroleum, Benzin usw., sie sind dauernd widerstandsfähig gegen alle klimatischen Einflüsse und leiden nicht durch längeres Lagern.



Metallschlauchfabrik [3376]

Chr. Berghöfer & Co., Cassel II

Eisenbahn-Werkstättenämter, Betriebsämter, alle

Eisenbahn-Behörden

verwenden seit Jahren die

Trinks-Rechenmaschine

(Brunsviga)

mit Vorliebe.

Gratis-Prospekt S2

durch

Grimme, Natalis & Co.,

Braunschweig.

(3333)

Hierzu Beilagen der Deutschland-Fahrradwerke August Stukenbrok in Einbeck. — Julius Springer in Berlin.

Digitized by UNIVERSITY OF MICHIGAN

Original from UNIVERSITY OF MICHIGAN

Generated on 2019-07-31 16:04 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Generated on 2019-07-31 16:06 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Digitized by
UNIVERSITY OF MICHIGAN

Original from
UNIVERSITY OF MICHIGAN

Generated on 2019-07-31 16:06 GMT / http://hdl.handle.net/2027/mdp.39015077082108
Public Domain in the United States / http://www.hathitrust.org/access_use#pd-us

Digitized by
UNIVERSITY OF MICHIGAN

Original from
UNIVERSITY OF MICHIGAN